

Annexes

Les séquences	106
Séquence A – L'axe majeur (Paris, Saint-Mandé, Vincennes).....	106
Séquence B – La traversée du bois (Vincennes, Paris, Nogent)	112
Séquence C – Le passage de la colline (Nogent, le Perreux).....	118
Séquence D – Du Val-de-Fontenay à la Marne (Le Perreux, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne)	124
Séquence E – La traversée du centre-ville (Neuilly-sur-Marne).....	130
Séquence F – La traversée des hôpitaux et l'arrière-cour de la base de loisirs (Neuilly-sur-Marne, Gournay, Gagny, Chelles)	136
Séquence G – De pointe de Gournay au centre commercial en passant par la gare du Grand Paris	142
Les compte rendus	148
Compte rendu de la réunion du 19 novembre 2012 avec le Maire de Nogent-sur-Marne	148
Compte rendu de la réunion du 27 novembre 2012 avec la CA Marne et Chantereine	150
Compte rendu de la réunion du 14 janvier 2013 avec Vincennes, Saint-Mandé et Paris.....	151

Les séquences

Il nous est apparu, dans le cadre de cette étude de requalification d'une voie urbaine, qu'afin d'appréhender plus finement les presque 20 kilomètres de l'axe de l'ex-RN34 depuis Paris jusqu'à Chelles, il était nécessaire d'identifier un certain nombre de séquences relativement homogènes de par leurs

caractéristiques intrinsèques. Ainsi, qu'il s'agisse de leur dimension paysagère, des tissus urbains qu'elles traversent ou encore de leur gabarit, nous avons identifié les sept séquences qui suivent...

Séquence A – L'axe majeur (Paris, Saint-Mandé, Vincennes)





Cours de Vincennes à Paris



Avenue de Paris à Saint-Mandé



Avenue de Paris à Vincennes



Le château de Vincennes et son donjon



Le parc Floral, un parc urbain et un jardin botanique

Cette séquence depuis la place de la Nation, empruntant le cours de Vincennes, franchissant le boulevard périphérique en tranchée pour cheminer le long de l'Avenue de Paris jusqu'au château de Vincennes correspond à l'axe historique royal.

Les tissus urbains traversés, à l'exception des abords directs du boulevard périphérique, côté Paris comme à Saint-Mandé et Vincennes sont très proches de ceux caractéristiques du centre de la capitale, à savoir des tissus denses continus avec des hauteurs comparables de l'ordre de 5 étages.

Il s'agit ici d'un axe très commerçant et très fréquenté qui constitue une véritable continuité avec les voies qui entrent dans le cœur de Paris. Par ailleurs la présence de grands équipements tels que le nouveau siège de Météo France, celui de l'IGN à Saint-Mandé et l'Hôpital Militaire Bégin à Vincennes participent au ressenti d'une centralité d'envergure d'un point de vue économique, de même que la forte attracti-

tivité patrimoniale et touristique de cette section est évidemment inhérente à la présence du château et du bois de Vincennes.

De plus, cette séquence, support de transports en commun que sont les bus et la ligne 1 du métro, revêt un caractère indéniablement structurant puisqu'elle est bordée par deux pôles multimodaux (Nation d'un côté avec les lignes de métro 1, 2, 6 et le RER A, le Château de Vincennes de l'autre avec le terminus de la ligne 1 du métro et la gare routière (qui compte une douzaine de terminaux de bus dont 2 noctiliens). Avec ses 83 m de largeur sur le tronçon entre la Place de la Nation à Paris et la place Gallieni à Saint-Mandé, le cours de Vincennes dépasse la largeur des Champs Élysés (70 m). Avant 1860, ce cours constituait le début de la route nationale 34 et portait le nom d'Avenue de Vincennes. Les doubles alignements d'arbres qui encadrent le paysage de la voie aujourd'hui sont visibles sur les cartes du XVIII^e siècle.



© ph. guignard@air-images.net

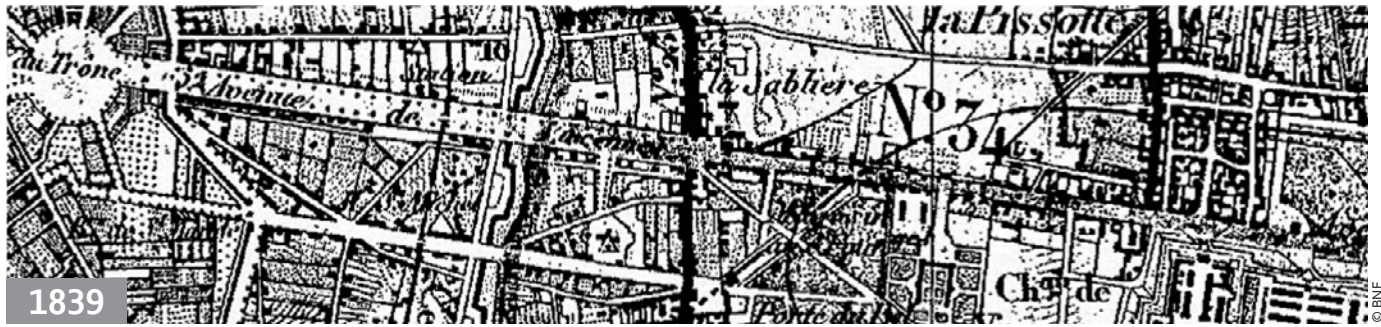
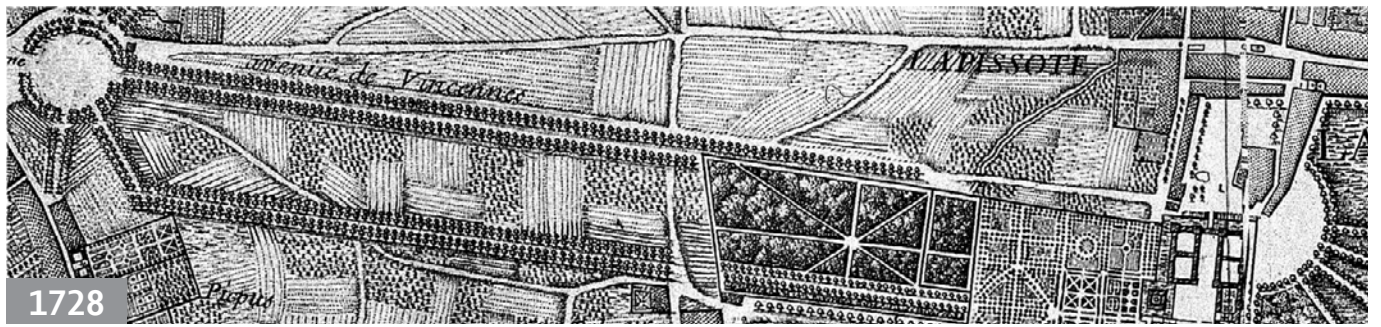


Schéma paysage

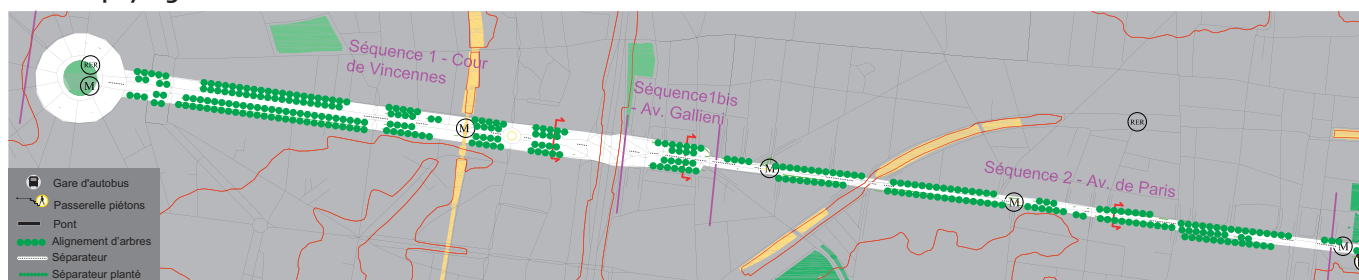


Schéma des fonctions sur la voie

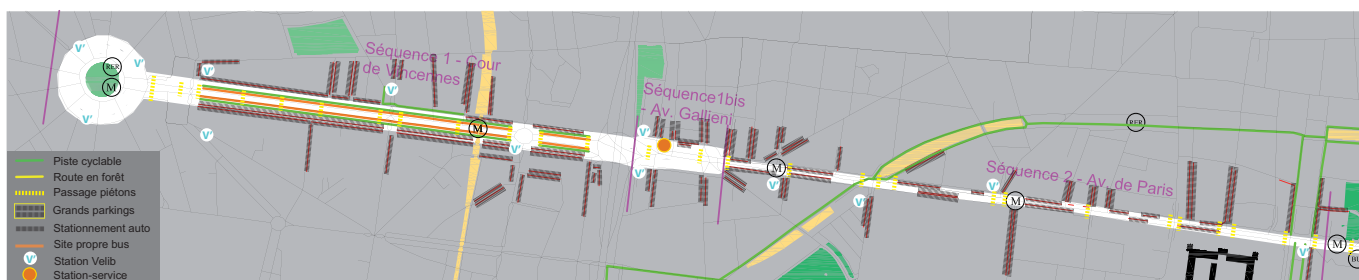


Schéma de fonction sur les rives de la voie



Dense continu

Centre ville

Avenue urbaine peu large

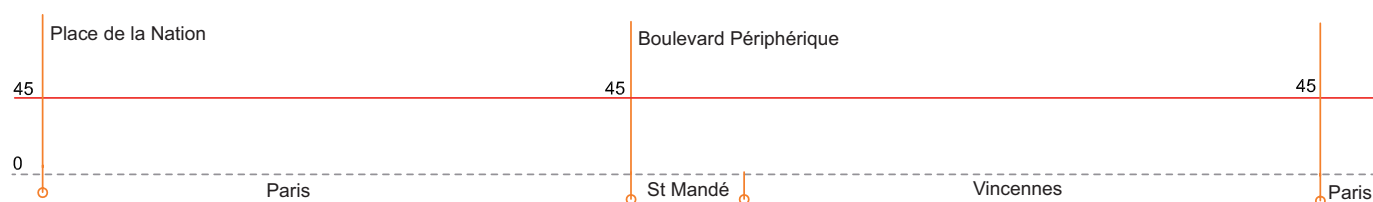
Alignement d'arbres: double alignement d'arbres sur terre-plein de part et d'autre de la chaussée centrale sur la partie parisienne et le premier tronçon de St Mandé (place Gallieni), simple alignement sur les deux trottoirs latéraux, sur la partie de l'avenue de Paris.

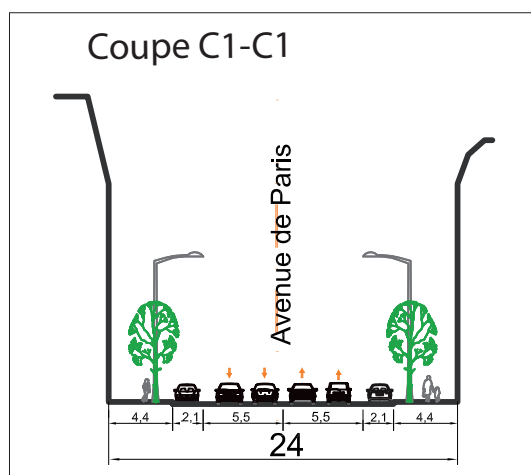
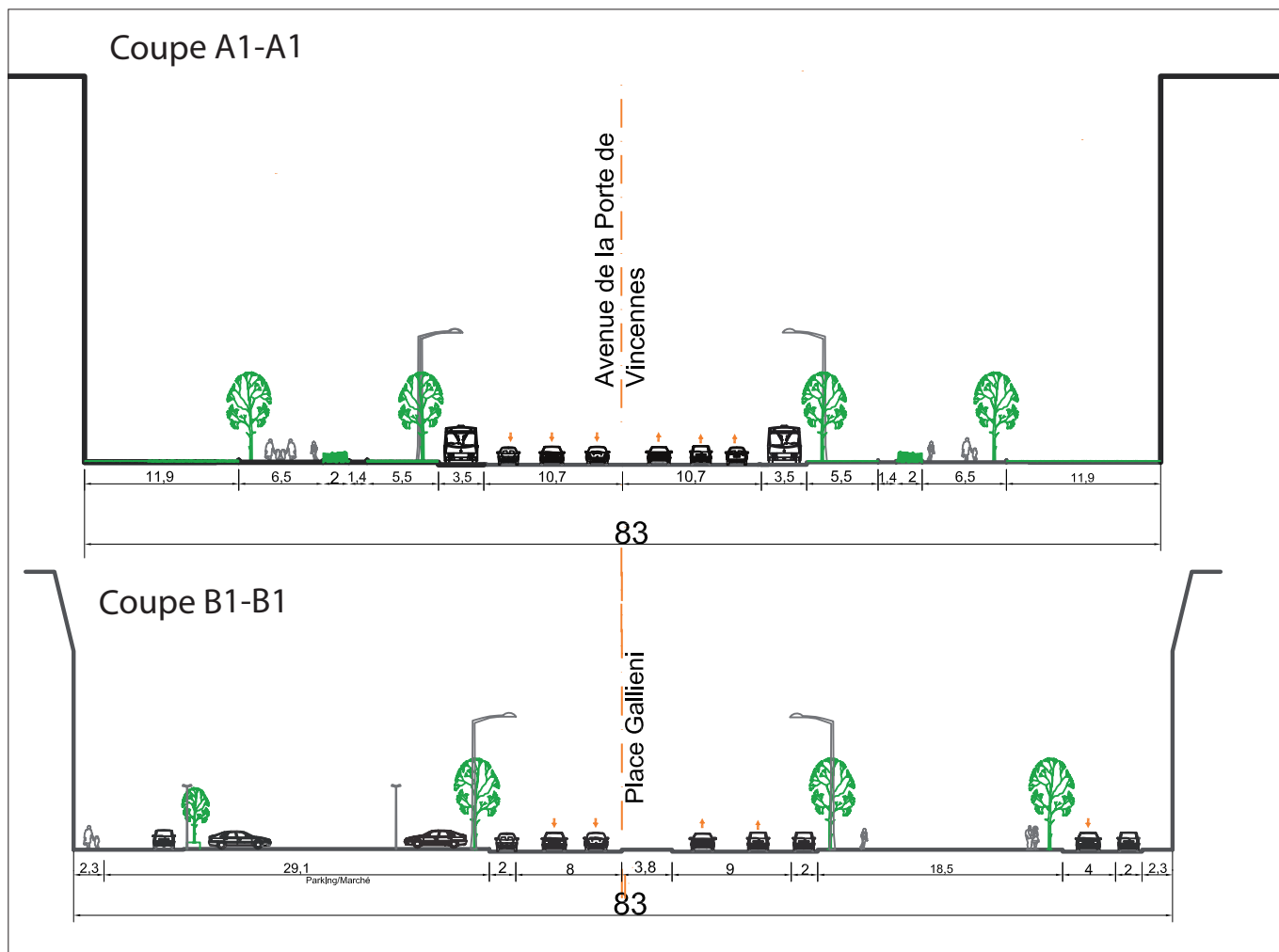
Séparateurs: des séparateurs minéraux apparaissent partiellement au niveau de certains carrefours. Cette séquence est marquée par la présence du boulevard périphérique et de ses bretelles d'accès qui ont amené la création d'un vaste giratoire routier pour gérer les entrées et sorties.

Sites propres bus: les sites propres bus à double sens se situent en bordure des trottoirs uniquement sur le Cours de Vincennes.

Pistes cyclables: les cyclistes partagent les couloirs de bus. Une piste cyclable partielle apparaît à l'emplacement de stationnements au niveau de la station du métro Porte de Vincennes. Pas de piste cyclable sur la voie à St Mandé et Vincennes, mais des pistes qui la traversent: une qui suit la boucle de la voie de RERA (à St Mandé et Vincennes) et quatre autres, qui longent le Cours Marigny et le Cours des Maréchaux à Vincennes.

Stationnement automobile: alignements de stationnements ininterrompus au niveau du Cours de Vincennes (en double file du côté sud), qui deviennent partiels sur l'avenue de Paris.





Passages piétons : grand nombre de passages piétons avec feux au niveau de chaque croisement de la voie avec les rues perpendiculaires.

Station-service : une située à la Place Gallieni à St Mandé.

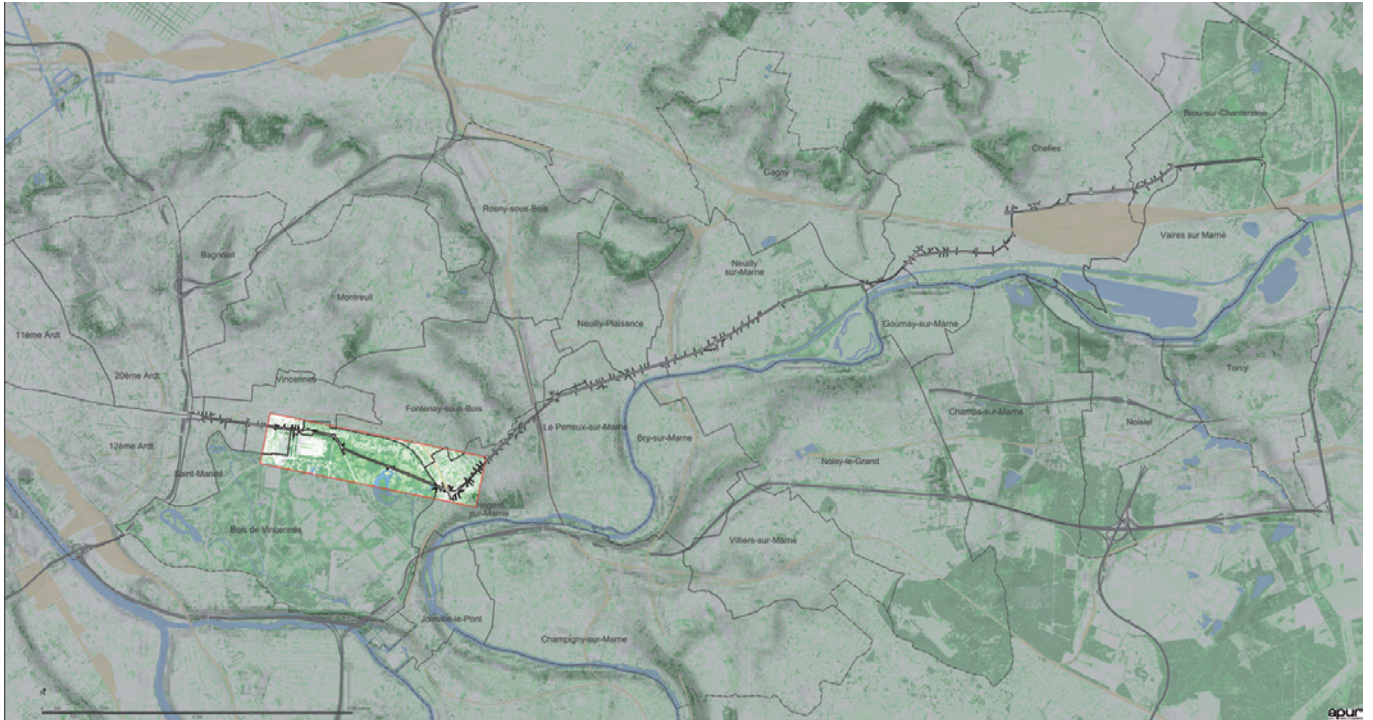
Commerces : Forte présence des commerces, alignements commerciaux ininterrompus sauf par l'entrée de l'hôpital Begin, le Château de Vincennes et les façades des lycées Hélène Boucher et Maurice Ravel. Le marché de la Tourelle sur la place Gallieni à St Mandé qui est un marché centenaire, est le seul dans la séquence A. Les jours sans marché, la partie sud de la place est dédiée au stationnement.

Monuments historiques : Le Château de Vincennes.

Topographie : plate.

Largeur de la voie : 83 m est la largeur de la voie dans le tronçon Cours de Vincennes à Paris et Place Gallieni à St Mandé avec 3 files de circulation et un couloir de bus dans chaque direction. Au niveau de l'avenue de Paris à Vincennes/St Mandé, la largeur de la voie diminue à 24 m et les files de voitures respectivement à 2 files, plus stationnement à côté du trottoir.

Séquence B – La traversée du bois (Vincennes, Paris, Nogent)





Avenue de Nogent



Section lac des Minimes



Entrée du bois, gare routière



Sport et détente au bois de Vincennes



Flânerie autour du lac des Minimes

Cette séquence est tout à fait singulière car elle correspond à la traversée du bois de Vincennes qui appartient au territoire communal parisien.

Une attention toute particulière est à porter à l'entrée du bois, à hauteur du Fort de Vincennes, avec une gare routière qui doit être réaménagée pour en assurer un meilleur fonctionnement (réaménagement pour lequel un comité de pôle est constitué). Il en est de même à l'entrée côté Nogent-sur-Marne où se trouve la place du Général-Leclerc, place dessinée

et composée avec de hauts immeubles continus à l'alignement. Avec un marché, des linéaires commerciaux établis de part et d'autre, la présence de la gare du RER A, doublée d'une gare routière et la proximité de trois lycées notamment, elle constitue une centralité forte.

Ajoutons, qu'au milieu de ce linéaire généreusement boisé bordant l'ex-RN34 entre ces deux entrées, se situe la « Porte Jaune » et l'accès au chalet du même nom, en face du Lac des Minimes.



Vue depuis
le Bois de Vincennes
vers Nogent-sur-Marne

Schéma paysage

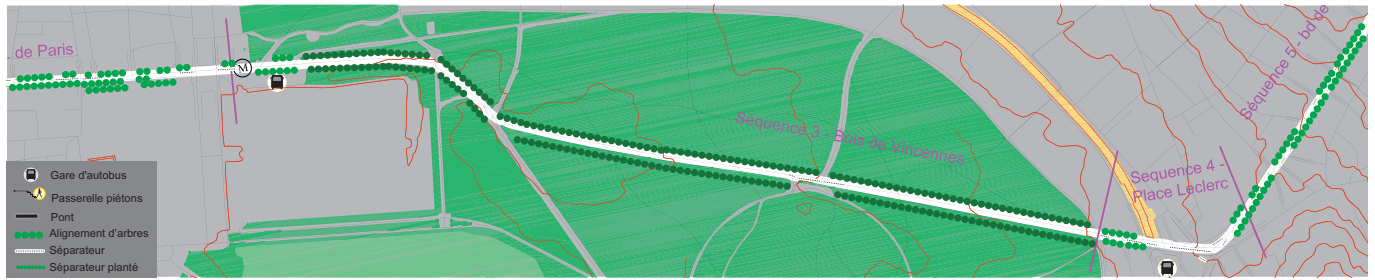


Schéma des fonctions sur la voie

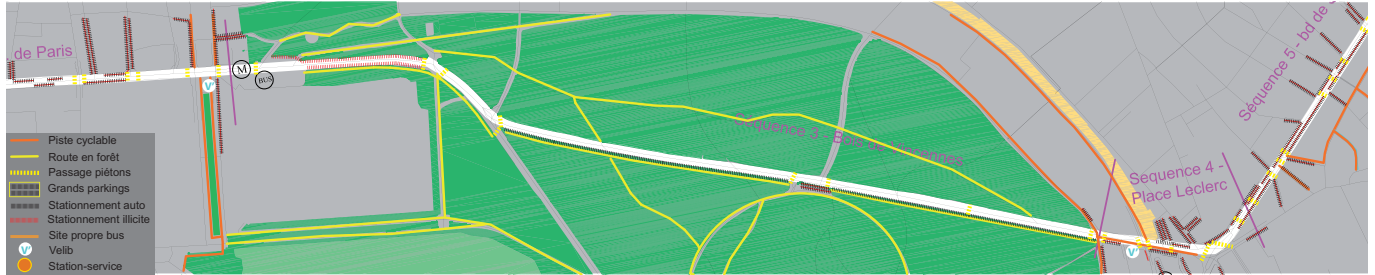


Schéma de fonction sur les rives de la voie



Alignement d'arbres: simple alignement d'arbres en bordure de la voie.

Séparateurs: juste au niveau de la Porte Jaune.

Sites propres bus: pas de site propre bus

Pistes cyclables: pas de piste cyclable sur la voie, mais sur les voies qui la traversent. Un sentier la longe du côté sud.

Stationnements automobiles: stationnement du dimanche sur le côté sud de la voie et beaucoup de stationnements illicites des deux côtés de la voie au niveau du Fort.

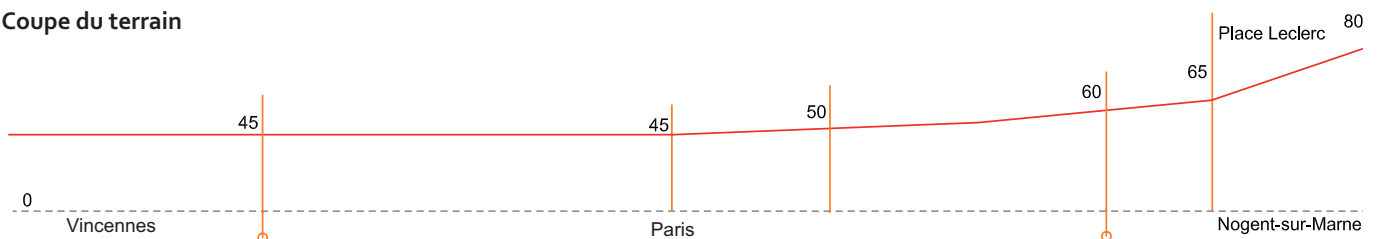
Passages piétons: très peu de passages piétons, impression d'être sur une voie routière lorsqu'on parcourt le bois de Vincennes.

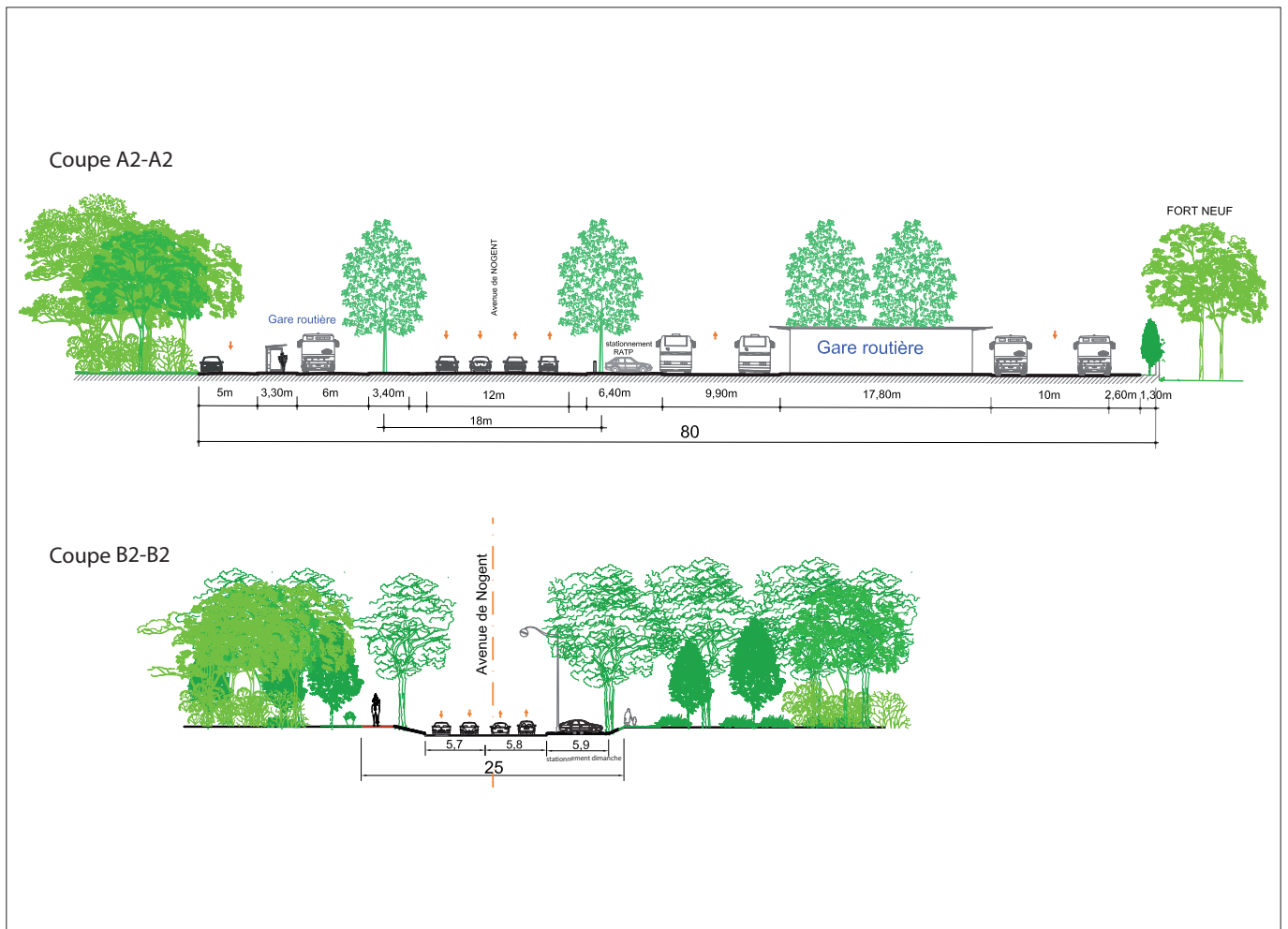
Station-service: non.

Commerces: non.

Monuments historiques: Le Fort.

Coupe du terrain





Topographie : relativement plate, avec une montée au niveau de la Place Leclerc à Nogent-sur-Marne.

Largeur de la voie : largeur de 80 m au niveau de la Gare routière, qui se réduit à 25 m dans le bois avec deux files de circulation dans chaque sens.

Séquence C – Le passage de la colline (Nogent, le Perreux)





Place du Général-Leclerc



Boulevard de Strasbourg sur sa section la plus étroite



Boulevard de Strasbourg, ouverture sur le paysage de la métropole



Le pavillon Baltard vue depuis la rue Victor-Hugo



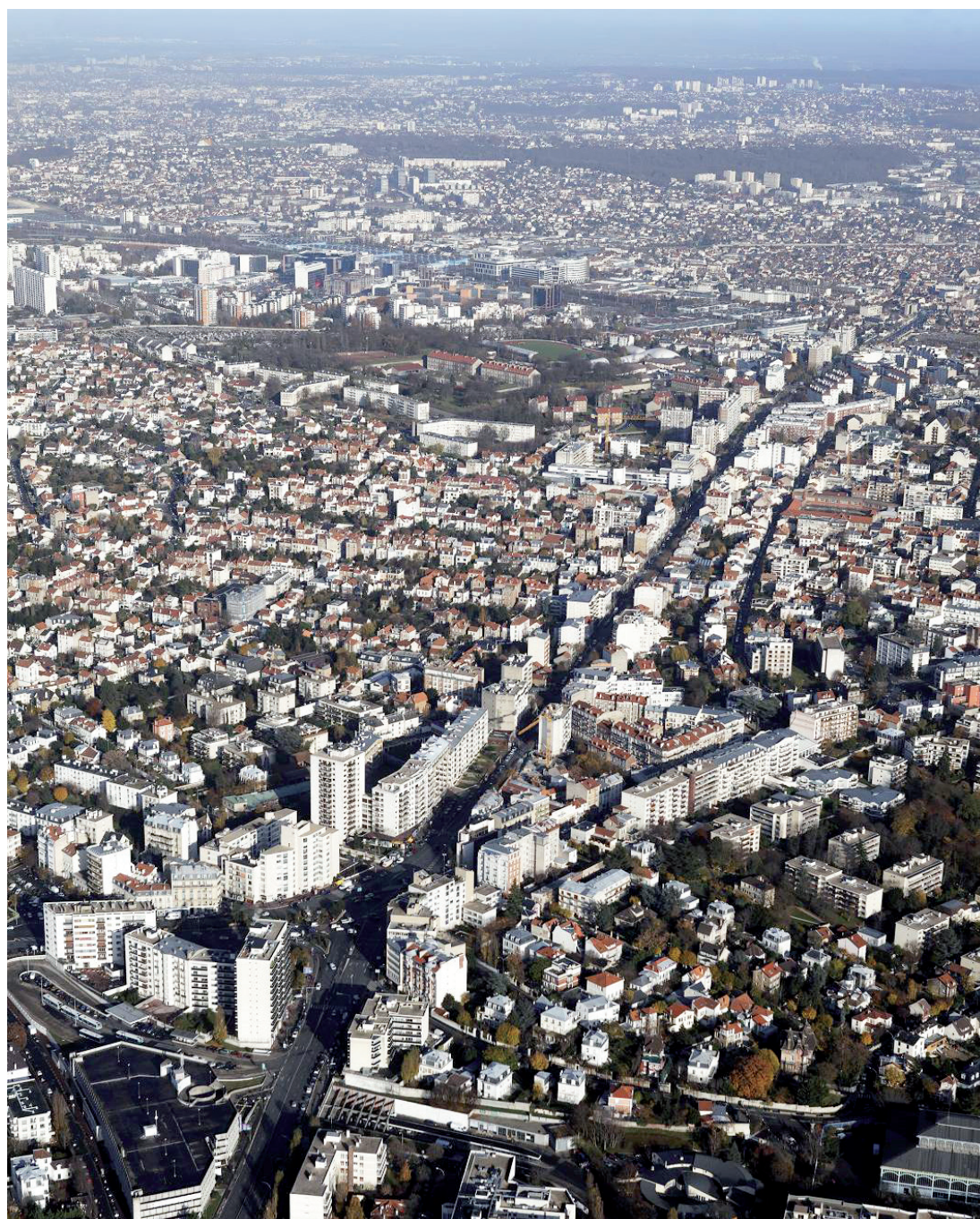
Le pavillon Baltard, un monument historique

Cette séquence, qualifiée comme le « passage de la colline », est remarquable et identifiable par sa topographie accidentée. Ainsi, de part et d'autre du point culminant situé à hauteur du Fort de Nogent-sur-Marne, un dénivelé identique d'environ 30 mètres se retrouve, à l'ouest depuis la place du Général-Leclerc (pente d'environ 2,4 %) et, à l'est vers le carrefour du Général (ou maréchal) Leclerc (pente d'environ 2,8 %), sur la commune du Perreux-sur-Marne.

L'ex-RN34, ici le boulevard de Strasbourg, est, à la sortie de la place du Général-Leclerc, une voie assez étroite. Le tissu urbain change lui aussi, il devient de plus en plus hétérogène et tend progressivement à devenir un tissu de petite échelle, même s'il reste toutefois continu. Les commerces se font de plus en plus discrets au fur et à mesure que l'on se dirige vers le Fort. Cette impression vient se confirmer peu

avant le « point culminant » de cette séquence avec la présence d'immeubles de logement collectif assez imposants en retrait de l'alignement que l'on retrouve également de façon plus discontinue en redescendant vers le Perreux-sur-Marne.

Enfin, avant d'arriver sur le carrefour du Général-Leclerc, sur le « versant » est, depuis lequel la vue sur le grand paysage métropolitain est la plus dégagée, les larges tranchées des emprises ferroviaire et autoroutière (A 86) (cette dernière est d'ailleurs couverte) apparaissent, ouvrant des vues, au nord, vers le pôle d'activité du Val de Fontenay, et au sud vers les deux cimetières voisins de Nogent et du Perreux en contrebas. Au loin, au sud-est, apparaissent, en haut de la colline les constructions monumentales de la ville nouvelle de Marne La Vallée...



Vue depuis
Nogent-sur-Marne
vers
Le Perreux-sur-Marne

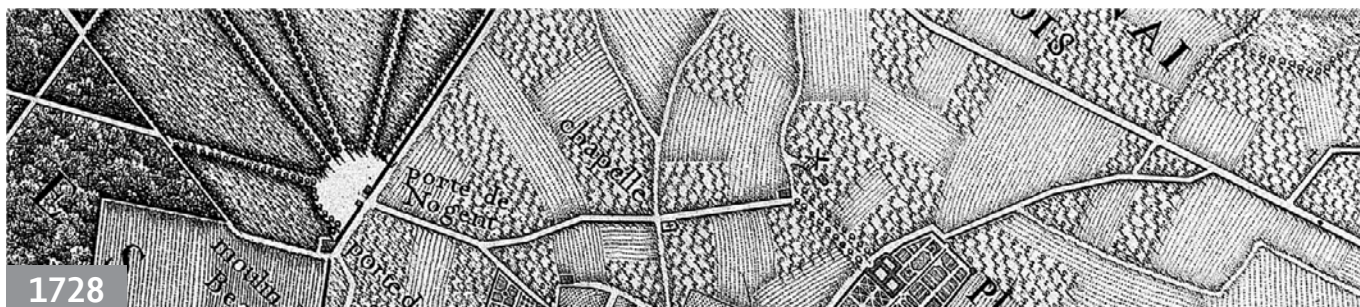


Schéma paysage

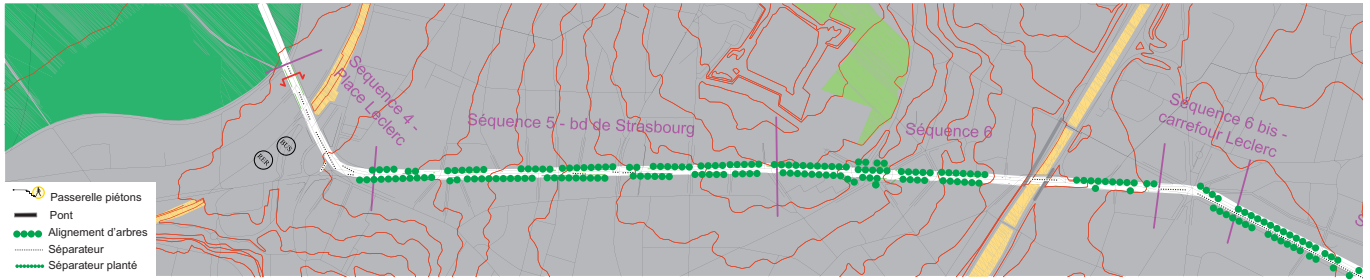


Schéma des fonctions sur la voie

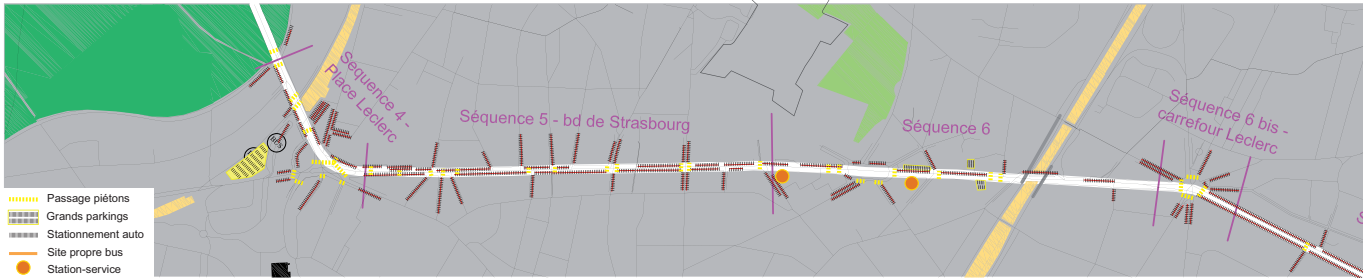
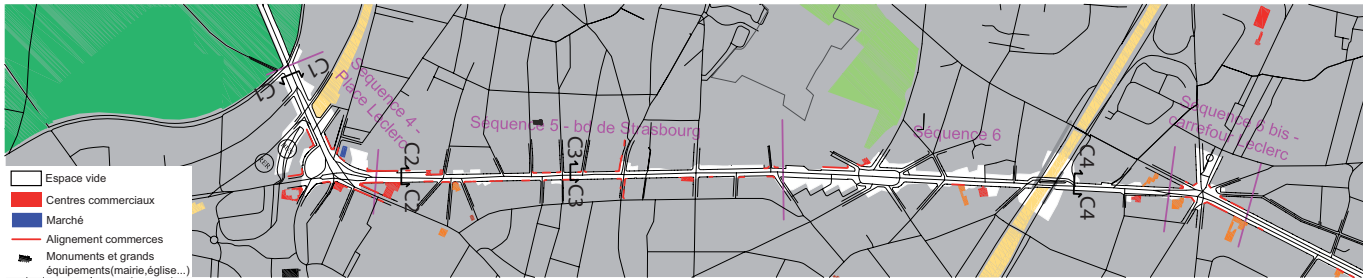


Schéma de fonction sur les rives de la voie



Dense discontinu

Loin du centre-ville

Grand paysage

Alignement d'arbres: simple alignement d'arbres des deux côtés de la voie.

Séparateurs: très peu de séparateurs.
Sites propres bus: non.

Pistes cyclables: pas de piste cyclable sur la voie, mais sur la rue parallèle Théodore Honoré.

Stationnements automobiles: alignements tout au long de la voie.

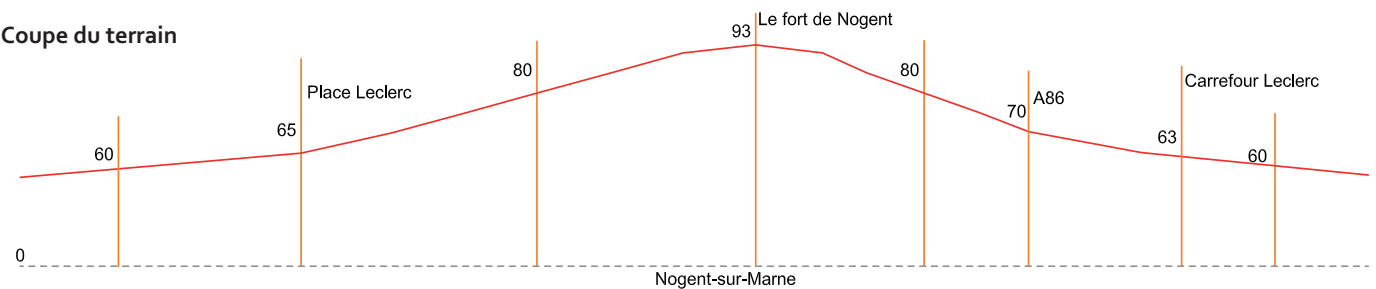
Grands parkings: parking en silo à côté de la station de RER A Nogent.

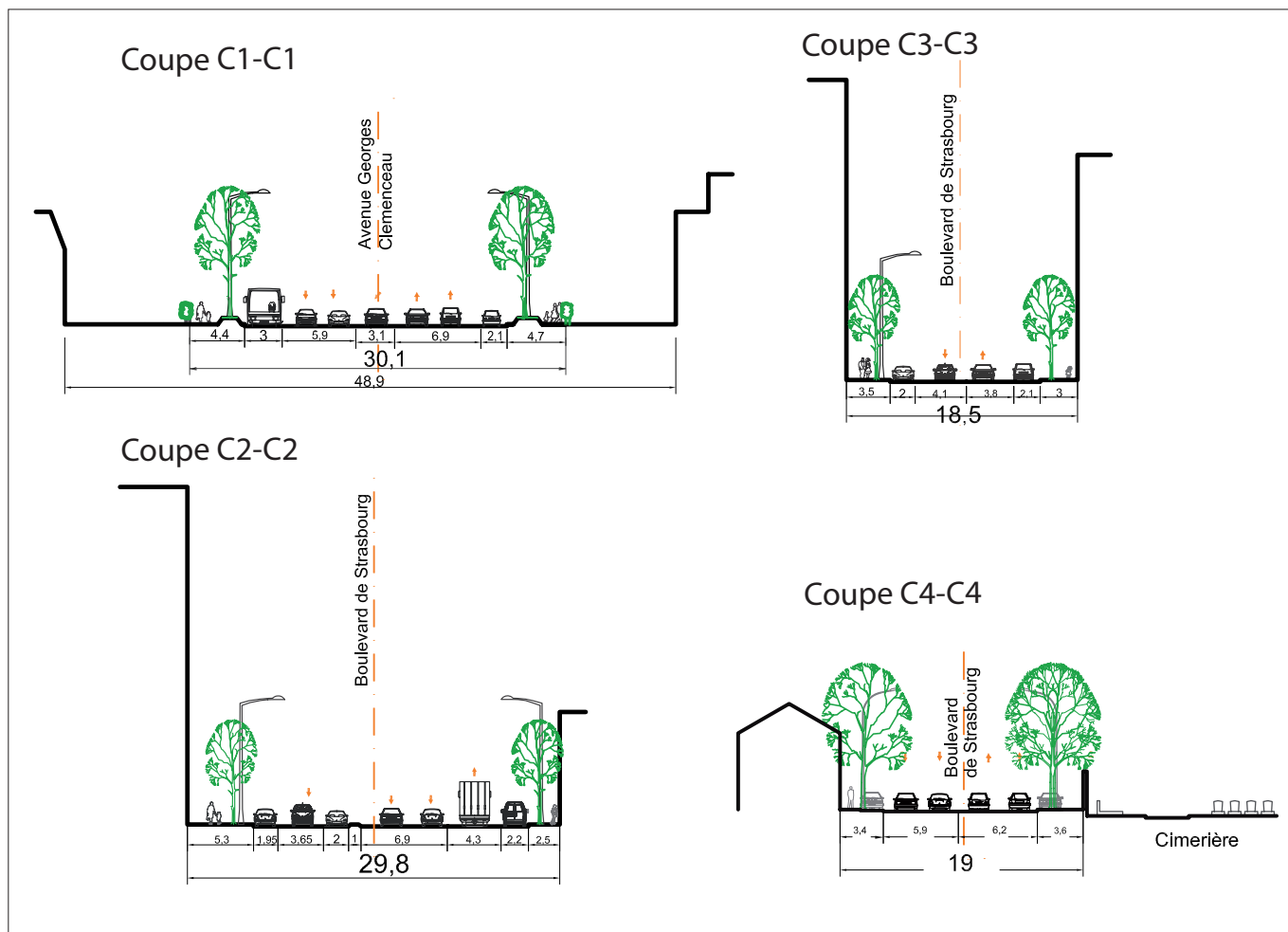
Passages piétons: les traversées piétonnes sont situées au niveau de chaque croisement de la voie avec les rues perpendiculaires.

Station-service: deux stations-service, une au croisement de boulevard de Strasbourg avec la rue Anquetil et l'autre, avec la rue du Marechal Fayolle.

Commerces: alignements commerciaux dispersés tout au long de la voie avec des concentrations au niveau des deux extrémités de la séquence: la place Leclerc et le Carrefour Leclerc. Un marché couvert est situé à la Place Leclerc.

Coupe du terrain





Monuments historiques: Le Pavillon Baltard se trouve à proximité au sud de la Place Leclerc.

Topographie: un grand dénivelé de presque 30 m apparaît sur cette séquence avec un sommet à 93 m au niveau du Fort de Nogent.

Largeur de la voie: Sur ce secteur la voie a la largeur la plus étroite de tout son tracé: 18,5 m. Après le Fort, elle s'élargit à 30 m au niveau des grands ensembles de logements et donne une sensation d'une plus grande amplitude grâce à la présence de jardins. Deux files de circulation dans les deux directions dans sa partie large et une file de circulation plus une file de stationnement de chaque côté de la voie dans sa partie étroite.

Séquence D – Du Val-de-Fontenay à la Marne (Le Perreux, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne)





Le boulevard Galliéni, Neuilly-Plaisance



Le boulevard d'Alsace-Lorraine, Le Perreux-sur-Marne



Le boulevard du Maréchal-Foch Neuilly-sur-Marne



Les bords de Marne à Neuilly-Plaisance



Les bords de Marne, Le Perreux-sur-Marne

Cette séquence, commence au carrefour du Général-Leclerc, au plan en étoile. Il constitue l'un des rares carrefours multidirectionnels situé sur l'ex-RN34 qui offre des liaisons multiples nord-sud dans ce territoire.

Malgré le rôle central qu'il est censé pouvoir jouer dans la redistribution des flux automobiles et piétons, peu de commerces sont venus s'y implanter et cette entrée de ville semble un peu éteinte aujourd'hui.

À l'instar des abords de ce carrefour, la voie s'engage ensuite au cœur d'un tissu particulièrement hétérogène et globalement discontinu avec, malgré la présence de quelques immeubles hauts, une prédominance d'un tissu de petite échelle composé de nombreux pavillons et de bâtiments d'activité. Le commerce y est très éparpillé jusqu'à l'entrée de Neuilly-Plaisance où la gare du RER A concentre autour d'elle davantage de petites

enseignes. La Marne, dont les berges aménagées se trouvent ici à environ 150 mètres n'est pas perceptible, elle n'est indiquée ni aux voyageurs qui descendent du RER, ni aux autres passants.

Entre les deux passages sous les ouvrages ferroviaires, un territoire sur lequel s'est développé un tissu discontinu d'activité constitue une séquence particulière. La voie est alors bordée, au nord, par le vaste parking du centre commercial Auchan et au sud, successivement par un grand dépôt RATP, la face arrière d'un important dépôt commercial, un immeuble de logement collectif de 8 étages dont le mur pignon fait face à la voie et deux nouveaux parkings à disposition d'un fast-food et d'une grande surface alimentaire, et en arrière-plan un imposant immeuble de bureaux de 8 étages... Il apparaît nettement que peu d'attention a été apportée à ces secteurs situés en lisière communale.



Vue depuis
Nogent-sur-Marne
vers Neuilly-Plaisance

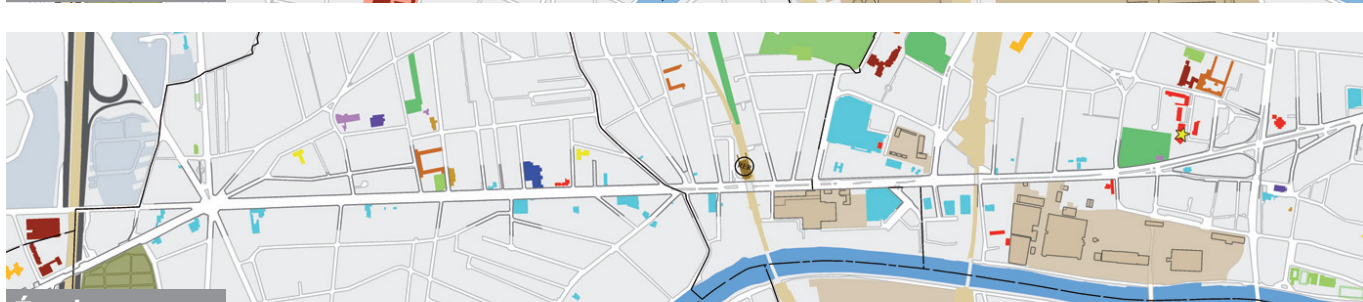
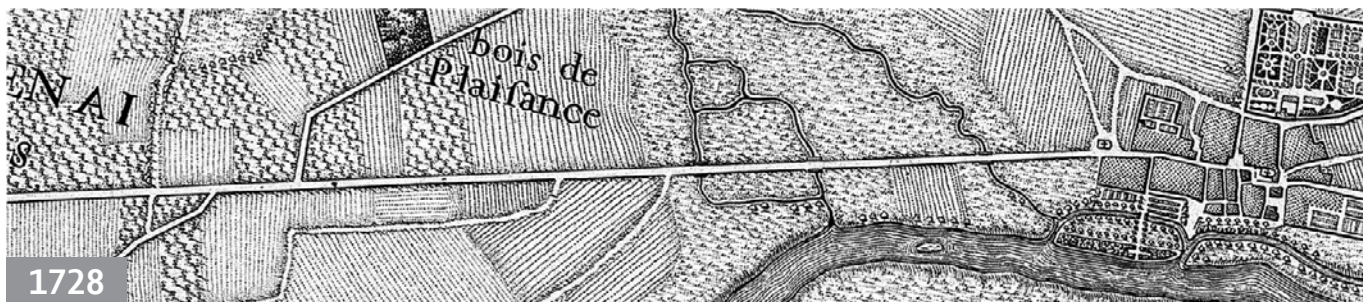


Schéma paysage

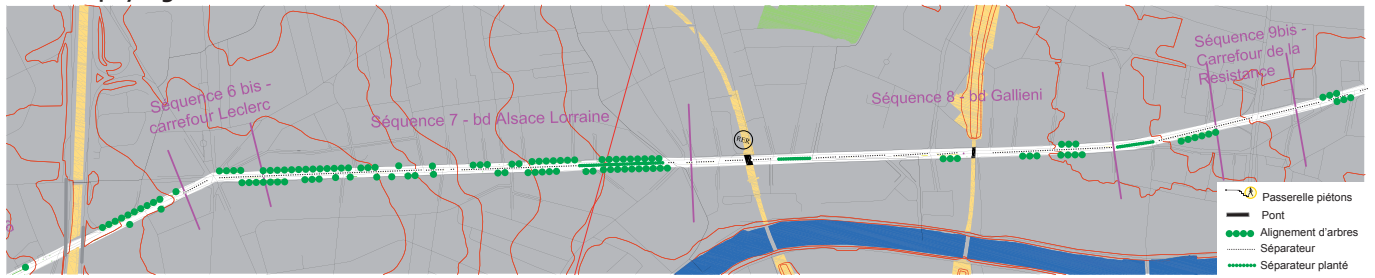


Schéma des fonctions sur la voie

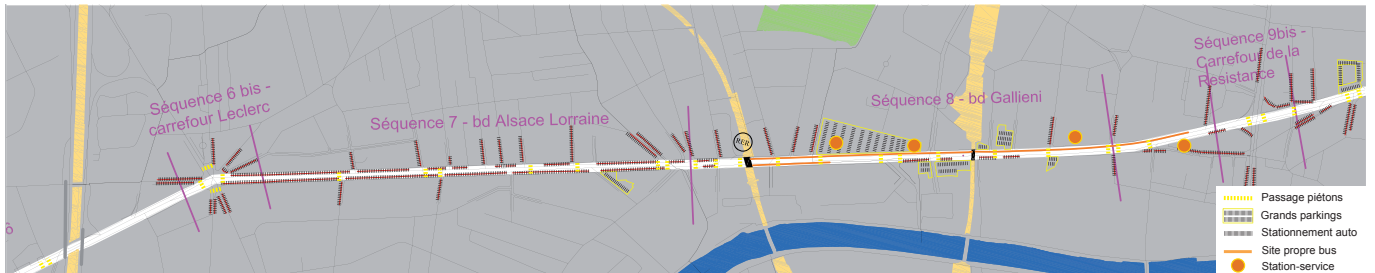
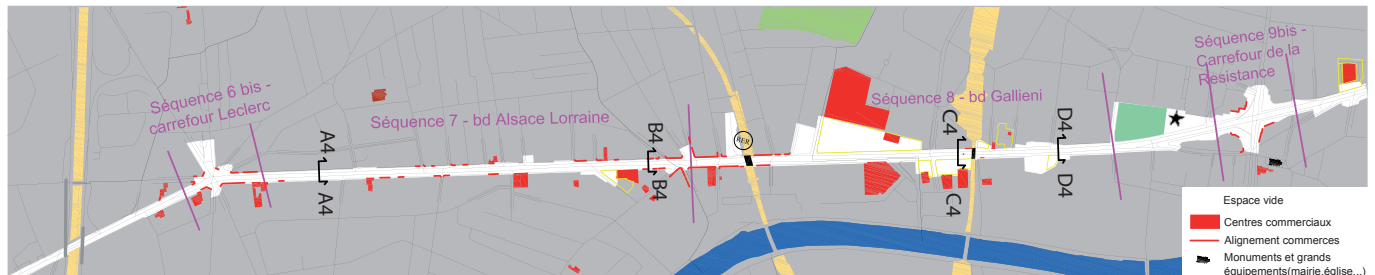


Schéma de fonction sur les rives de la voie



Pavillonnaire Discontinu

Centre ville RER Activités

large

Alignement d'arbres: simple alignement d'arbres dense des deux côtés de la voie à proximité du carrefour Leclerc et au croisement de boulevard Alsace-Lorraine avec la rue de l'Épargne, qui devient de plus en plus diffus pour disparaître à proximité de la station de RER A Neuilly-Plaisance. Secteur entièrement minéral entre les deux ponts ferroviaires.

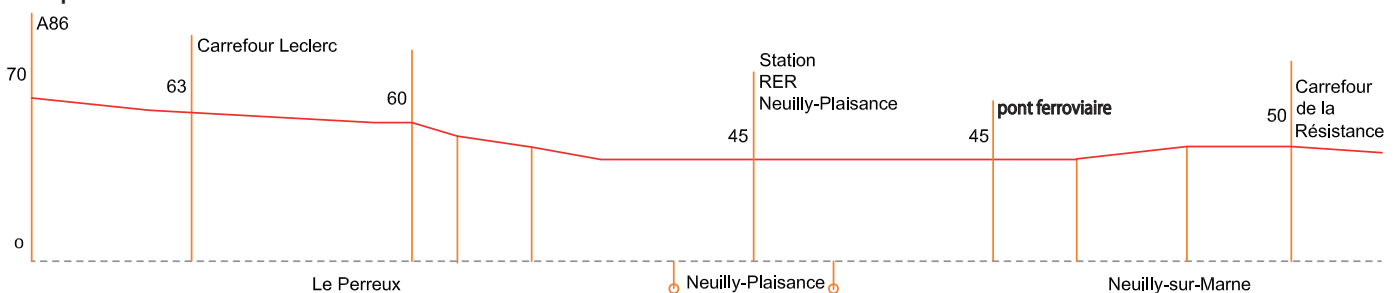
Séparateurs: séparateurs minéraux sur presque toute la longueur de la voie de la séquence, à part le tronçon entre la rue de l'Épargne et l'avenue du 8 mai 1945 où le terre-plein est végétalisé.

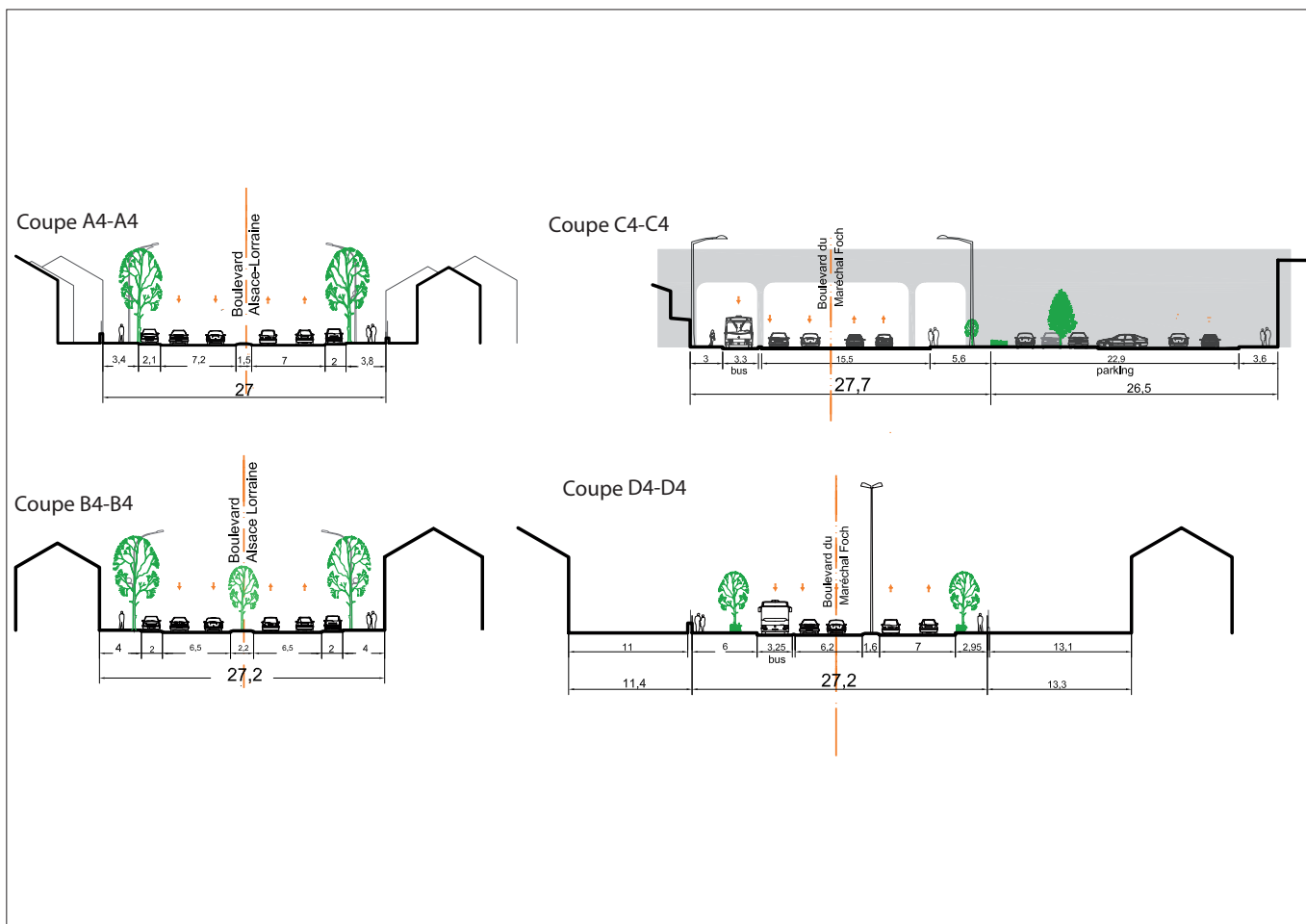
Sites propres bus: pas de couloir de bus sur le territoire de Le Perreux et Neuilly-Plaisance, ils apparaissent dans le secteur entre les deux ponts ferroviaires dans Neuilly-sur-Marne. Une particularité observée sur ce tronçon est que le couloir de bus dans la direction de Chelles est interrompu au niveau du dépôt des bus.

Pistes cyclables: pas de piste cyclable sur la voie.

Stationnement automobiles: alignements de stationnement tout au long de la voie. Pas de stationnement dans la partie entre les deux ponts ferroviaires.

Coupe du terrain





Grands parkings: grands parkings devant le centre commercial Auchan, Quick et le magasin Ed.

Passages piétons: peu de possibilités de traverser la voie, les passages piétons sont très éloignés les uns des autres, à part dans le secteur à proximité de la station du RER A de Neuilly-Plaisance.

Station-service: deux stations-services dans cette séquence, les deux, situées à proximité immédiate du centre commercial Auchan.

Commerces: petits commerces qui apparaissent très fragmentés sur le secteur entre le Carrefour Leclerc et la station de RER A de Neuilly-Plaisance, un paysage dominé par le grand centre commercial Auchan, dans la partie entre les deux ponts ferroviaires.

Monuments historiques: pas de monument historique.

Topographie: une descente de 18 m se poursuit sur toute la longueur du tracé.

Largeur de la voie: une largeur moyenne de 27 m sur toute la longueur de la voie avec des grandes percées visuelles du fait de la présence des grands parkings commerciaux, dans le tronçon entre les deux ponts ferroviaires. Deux files de circulation plus une file de stationnement dans chaque sens. Dans le tronçon entre les deux ponts le stationnement est remplacé par le couloir de bus.

Séquence E – La traversée du centre-ville (Neuilly-sur-Marne)





Le boulevard du Maréchal-Foch Neuilly-sur-Marne



L'avenue du Général De Gaulle Neuilly-sur-Marne



Le Conservatoire de Musique, Neuilly-sur-Marne



L'hôtel de ville, Neuilly-sur-Marne

Cette séquence correspond à la traversée du centre-ville de Neuilly-sur-Marne. Après l'étroit passage sous le pont ferroviaire essentiellement emprunté par des trains de marchandises, se présente un tissu composite et discontinu où s'immiscent entre les pavillons mais aussi une carrosserie et une station-service tandis qu'au sud, une usine des eaux en charge de la production d'eau potable (alimentant la région parisienne) s'étend en profondeur jusqu'en bord de Marne.

Le centre-ville de Neuilly-sur-Marne, établi depuis toujours le long de l'ex-RN34, est naturellement incarné par son hôtel de ville que l'on découvre derrière le parc du château Guérin et le conservatoire de musique. Jusqu'au carrefour de la Résistance quelque 200 mètres vers l'est, le tissu discontinu est caractérisé par des immeubles de logements collectifs de

part et d'autre. Ce carrefour entre l'ex-RN34 et l'ex-RN370 qui assure la liaison nord-sud, est lui aussi très peu commerçant et ne témoigne que d'une centralité locale assez limitée.

Passé ce carrefour, on chemine dans un secteur très résidentiel plus ou moins continu et aligné sur rue avec de nombreux pavillons et quelques immeubles de plusieurs étages. Exceptées une grande surface alimentaire et la petite zone commerciale située avant les grands hôpitaux, les commerces y sont quasi inexistantes.

Depuis quelques années Neuilly-sur-Marne a inscrit dans son PLU et entrepris l'élargissement de l'ex-RN34. Plusieurs immeubles anciens ont été démolis ou sont en passe de l'être pour être remplacés par des immeubles implantés en retrait de l'alignement et précédés de jardins privés.



Vue depuis Neuilly-sur-Marne vers Chelles



Schéma paysage



Schéma des fonctions sur la voie



Schéma de fonction sur les rives de la voie



Peu dense Discontinu

Centre ancien

Large Peu plantée

Alignement d'arbres: une séquence peu plantée.

Pistes cyclables: pas de piste cyclable sur la voie.

Séparateurs: séparateurs minéraux sur presque toute la longueur de la voie, certains aménagés avec des pots de fleurs et des arbres, un terre-plein végétalisé à proximité du conservatoire de musique.

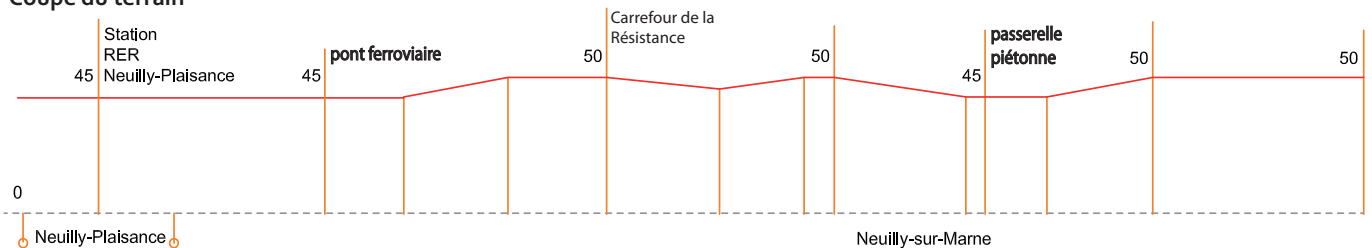
Stationnement automobiles: pas de stationnement sur la voie.

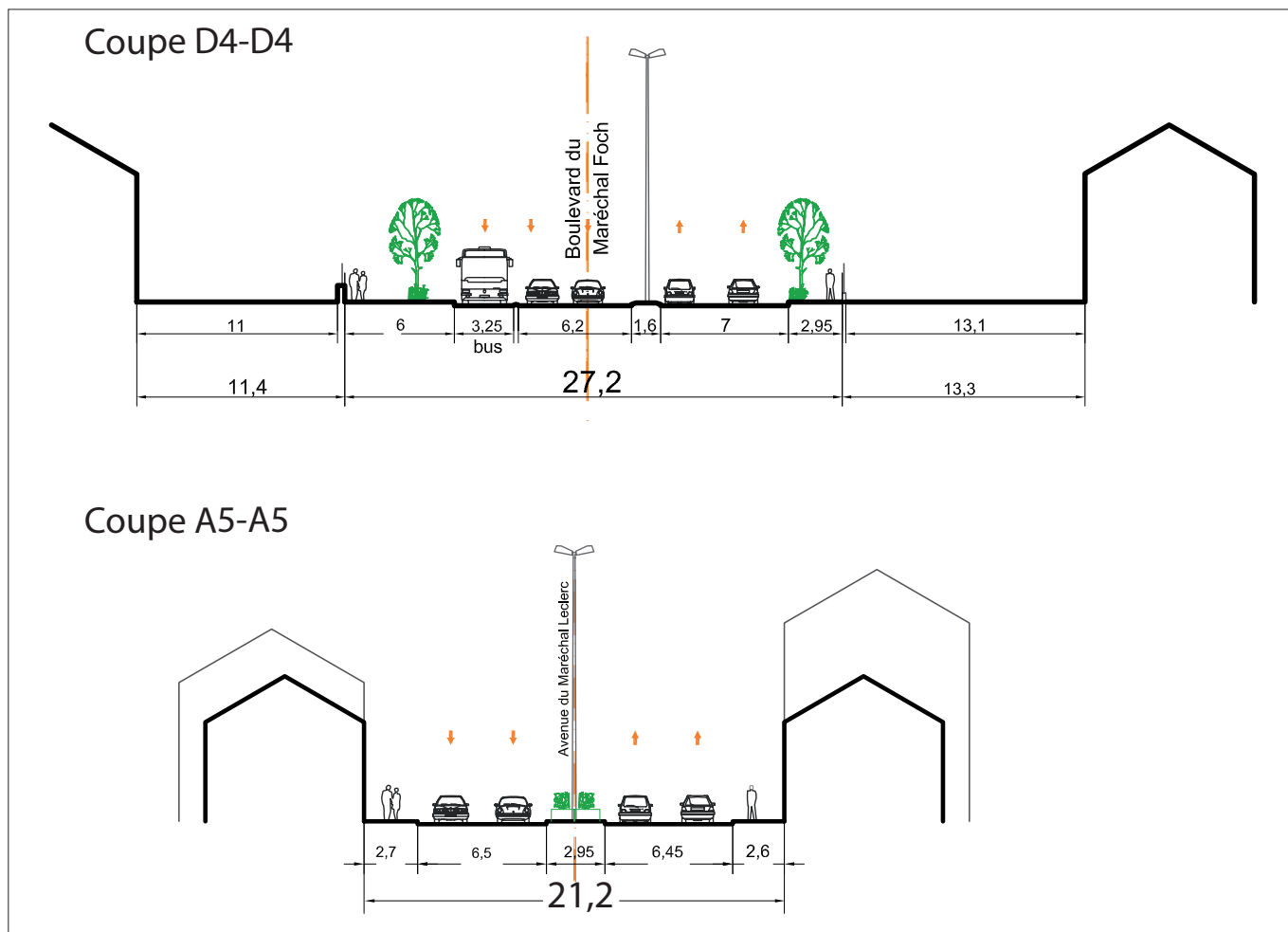
Grands parkings: pas de grand parking.

Sites propres bus: un seul couloir de bus dans la direction de Paris qui commence au carrefour de la Résistance.

Passages piétons: pas assez nombreux, les passages piétons sont situés au niveau des croisements de la voie avec les rues perpendiculaires.

Coupe du terrain





Station-service : deux stations-services situées à proximité de l'Hôtel de Ville de Neuilly-sur-Marne.

Commerces : peu d'alignements commerciaux concentrés autour du carrefour de la Résistance ainsi que dans les secteurs des supermarchés Simply et Ed.

Monuments historiques : pas de monument historique.

Topographie : relativement plate.

Largeur de la voie : une largeur moyenne qui varie entre 21 et 27 m avec des percées visuelles au niveau de la place devant l'hôtel-de-ville de Neuilly-sur-Marne et les parkings situés devant les commerces. Deux files de circulation dans chaque sens dans le secteur étroit (21 m), un couloir de bus apparaît quand la largeur est de 27 m.

Séquence F – La traversée des hôpitaux et l'arrière-cour de la base de loisirs (Neuilly-sur-Marne, Gournay, Gagny, Chelles)





L'avenue du Maréchal Leclerc, Neuilly-sur-Marne



L'avenue Jean-Jaurès, Neuilly-sur-Marne



Le canal derrière le site de Ville Evrard



Le parc de Haute Île, pédagogique et écologique



Le parc de Haute Île, vue sur le grand paysage

Dans une moindre mesure que la traversée du bois de Vincennes, la séquence de la traversée des hôpitaux psychiatriques de Ville Evrard (au sud) et Maison Blanche (au nord) donne véritablement l'impression d'être hors la ville. En effet, ces deux hôpitaux, implantés historiquement loin des centres urbains de Neuilly-sur-Marne et des autres communes voisines, impressionnent par leur dimension mais aussi par la générosité avec laquelle leurs aménageurs, à la fin du XIX^e siècle, ont donné la part belle au végétal, leur conférant des atouts paysagers évidents. Ainsi, et il s'agissait sans doute là d'un geste volontaire pour chacun d'entre eux, on distingue à peine, au-dessus des murs d'enceinte, depuis la voie, les nombreux

bâtiments disséminés dans de vastes emprises boisées, comme s'il s'agissait de deux villes dans la ville avec leurs rues, leurs quartiers...

De plus, ces deux hôpitaux sont accolés à d'autres sites particulièrement verdoyants tels que le parc de loisirs du Croissant Vert pour Maison Blanche, les bords du canal de Chelles et de la Marne entre lesquels s'insère le récent parc écologique de la Haute Île pour Ville Evrard. Notons que là encore, concernant la proximité et l'accessibilité à ces derniers, notamment le parc de la Haute Île dont l'unique accès aujourd'hui se situe peu après l'enclos de Ville Evrard, la confidentialité semble être de mise. En effet, l'information du public, qu'elle soit visuelle ou de l'ordre de la signalétique, est indigente.



Vue sur les deux grands hôpitaux de Neuilly-sur-Marne

© ph.guignard@air-images.net

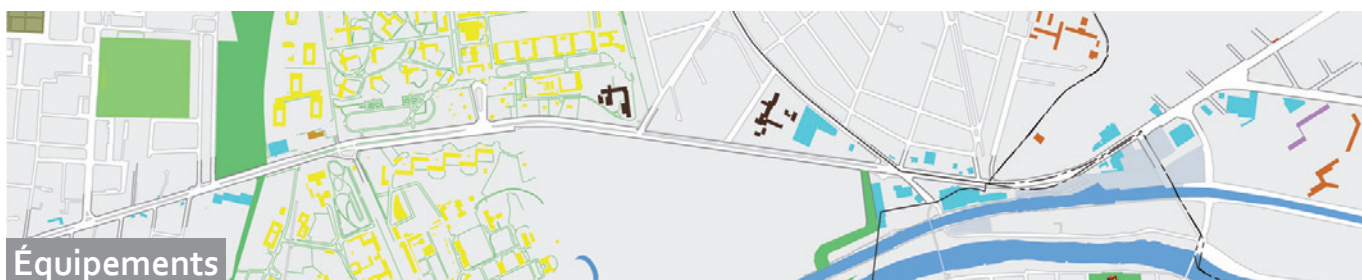
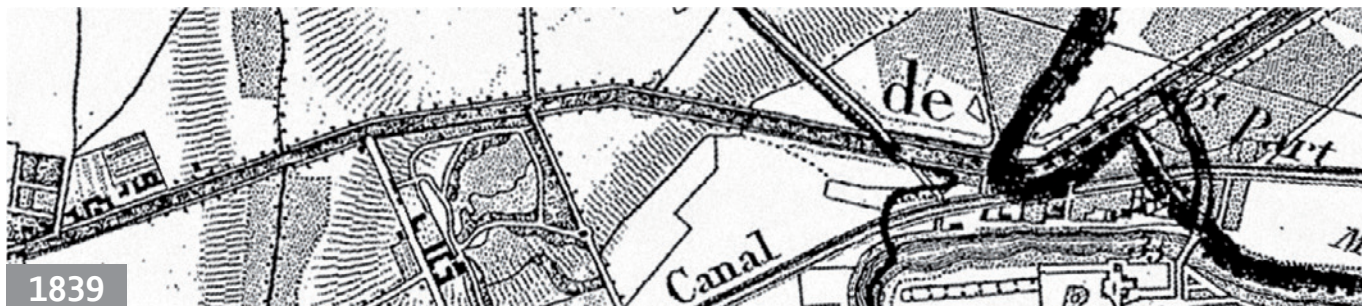


Schéma paysage



Schéma des fonctions sur la voie

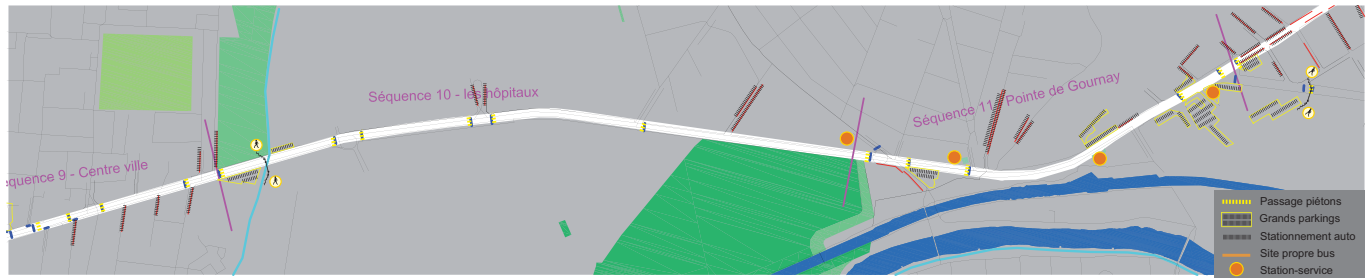
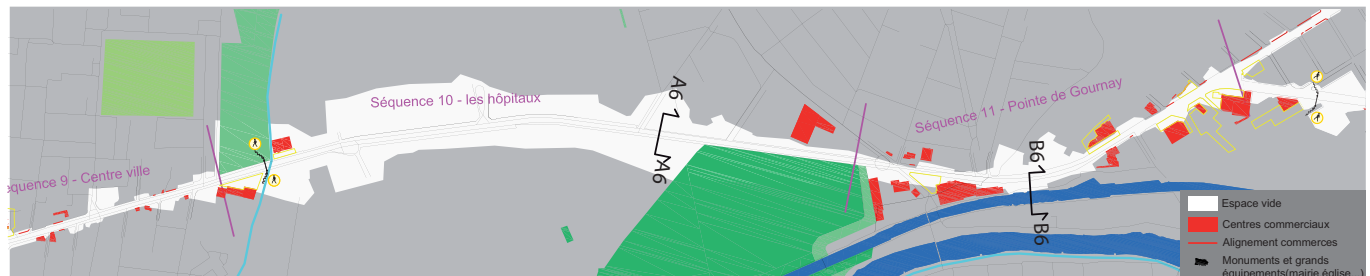


Schéma de fonction sur les rives de la voie



Alignement d'arbres: du côté sud de la voie les alignements d'arbres sont presque ininterrompus, par contre du côté nord, la rangée d'arbres bordant la voie disparaît au nord le long de l'emprise de l'hôpital Maison Blanche.

Séparateurs: le terre-plein central est recouvert d'une herbe rase sur presque toute la longueur de la voie.

Sites propres bus: pas de site propre bus.

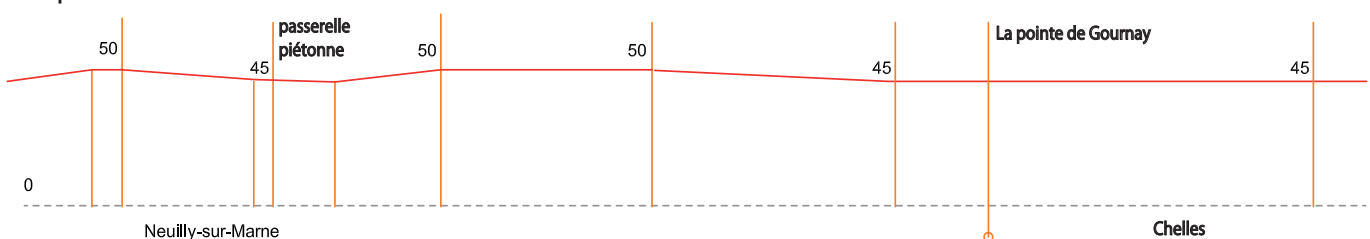
Pistes cyclables: pas de piste cyclable sur la voie.

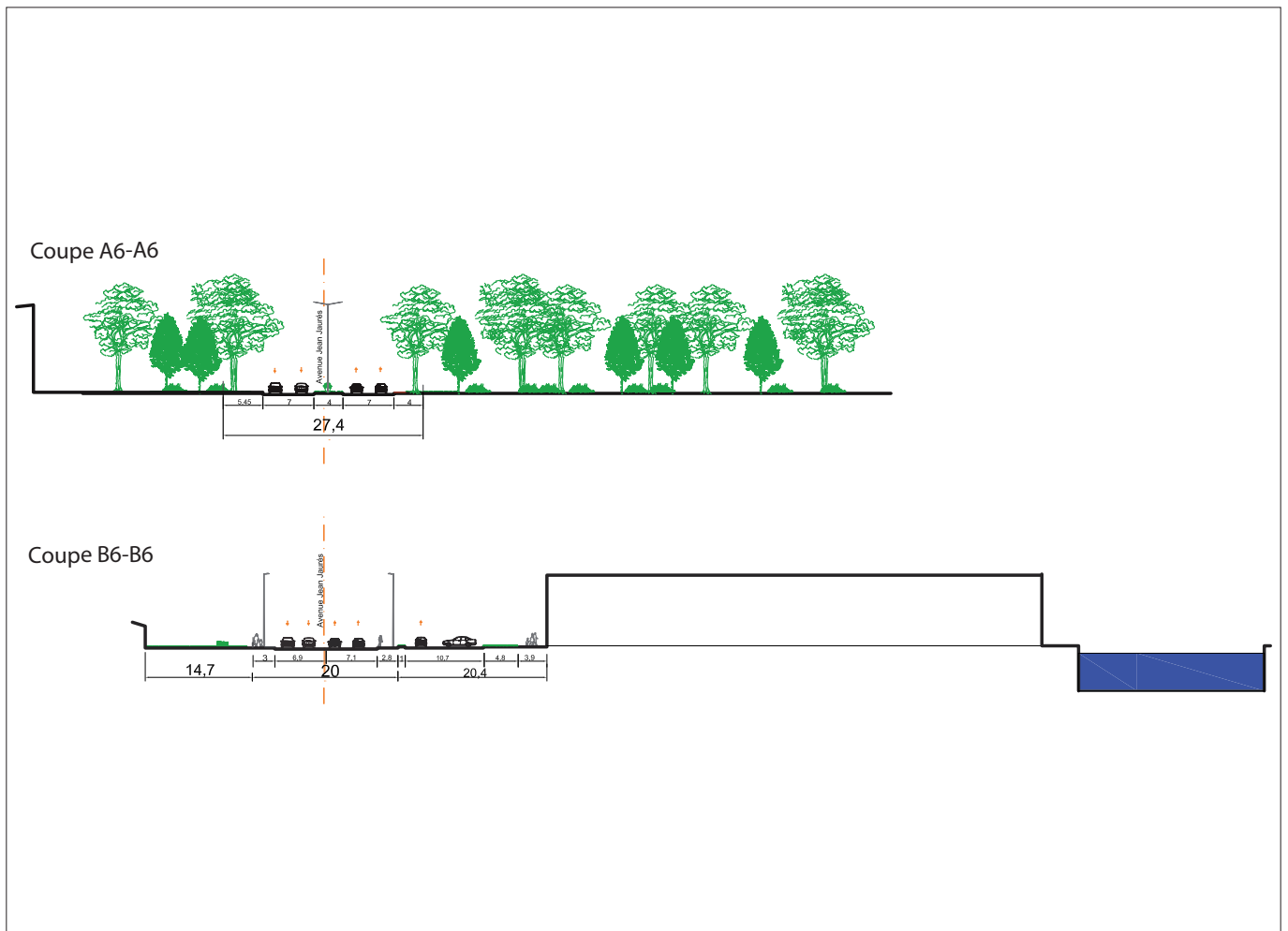
Stationnement automobiles: pas de stationnement sur la voie.

Grands parkings: pas de grands parking, plusieurs de taille moyenne devant les activités commerciales situées à proximité de la pointe de Gournay.

Passages piétons: peu de possibilités de traverser la voie, les passages piétons sont très éloignés les uns des autres. Une passerelle piétonne au debut de l'avenue Jean-Jaurès.

Coupe du terrain





Station-service: quatre stations-services dans cette séquence, situées dans le secteur de la pointe de Gournay.

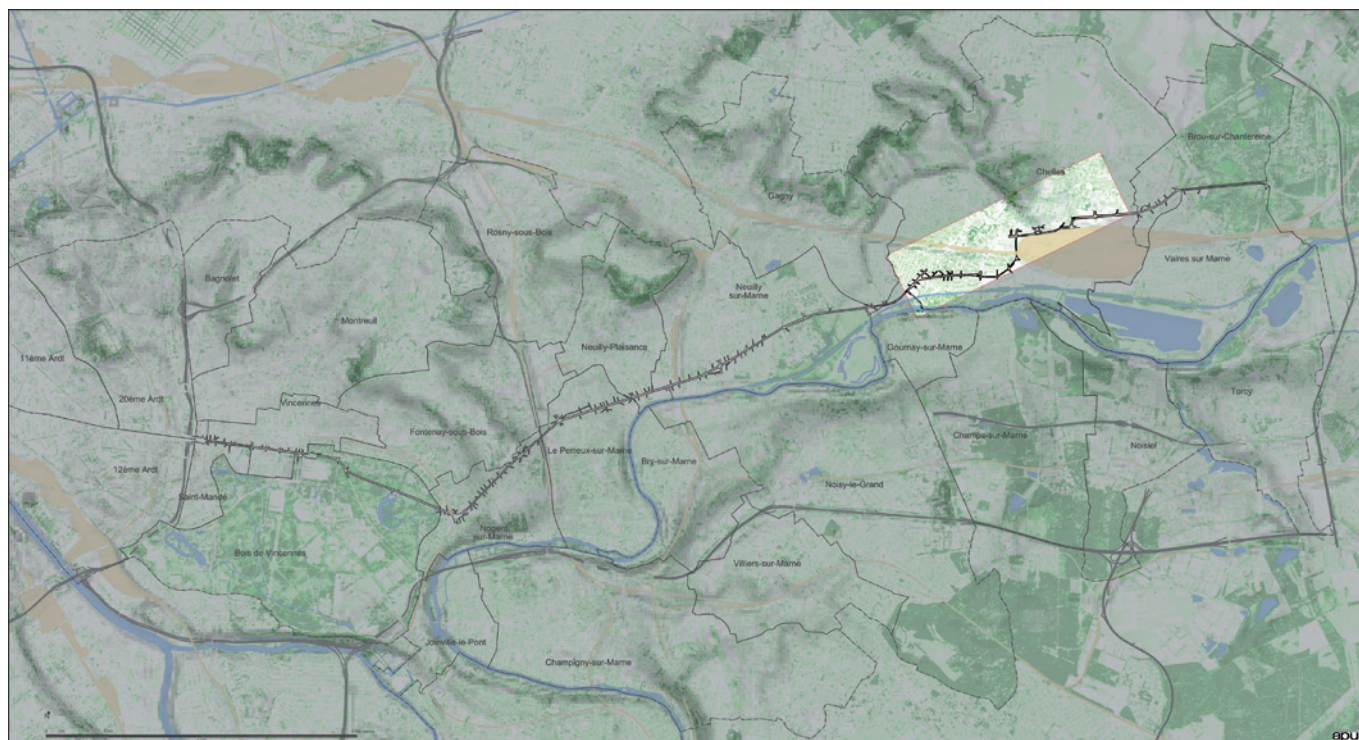
Commerces: pas de commerce dans le secteur des hôpitaux, zone d'activité commerciale très dense dans le tronçon à la Pointe de Gournay.

Monuments historiques: le site de l'hôpital Ville-Evrard est classé monument historique.

Topographie: relativement plate.

Largeur de la voie: dans la partie des hôpitaux la voie a une largeur de 27 m qui rétrécit à 21 m à la Pointe de Gournay avec des grandes percées visuelles sur les jardins des hôpitaux. L'impression d'une voie plus routière qu'urbaine. Deux files de circulation dans chaque sens de la voie.

Séquence G – De pointe de Gournay au centre commercial en passant par la gare du Grand Paris





L'avenue de Sylvie Chemin, Chelles



L'avenue du Général De Gaulle, Chelles



Les bords de Marne à Gournay-sur-Marne



Passerelle piétonne, Gournay-sur-Marne



Les bords de Marne, Chelles

À la pointe du Gournay l'ex-RN302 se raccorde à l'ex-RN34. S'y trouve, à l'instar de la zone commerciale évoquée sur la séquence D, aux confins de quatre communes — Neuilly-sur-Marne, Gagny, Chelles et Gournay-sur-Marne- une vaste zone entre route et canal, peu valorisée, occupée par des emprises commerciales et portuaires. On y trouve, en effet, un tissu urbain composé de vastes entrepôts d'activité et un traitement de l'espace public peu séduisant.

Or, l'ex-RN34 passe ici au plus près de la Marne et vient même tangenter son canal à moins de 50 mètres de distance. Une fois de plus, à aucun moment depuis la voie, la présence de l'eau n'est perceptible, le canal se trouvant en fond de parcelle juste au-delà des entrepôts d'activité et des murs de clôture qui bordent la route...

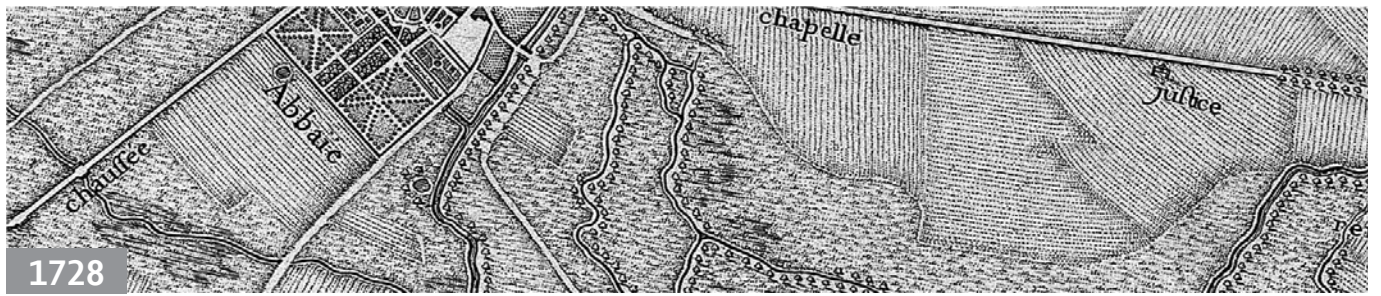
En entrant dans Chelles, une fourche laisse deux itinéraires se profiler, l'un à sens unique desservant le

centre-ville avec ses rues commerçantes et son tissu continu, l'autre (celui retenu pour l'étude) correspondant au tracé de l'actuelle RD934. Elle chemine d'abord au cœur d'un grand ensemble de barres et de tours de logement pour retrouver un tissu tout aussi discontinu et lâche composé essentiellement de petits pavillons. Elle traverse ensuite une zone commerciale au moins aussi importante que celle de Neuilly-sur-Marne, avant de longer en partie la vaste zone industrielle de la Trentaine. La voie enjambe alors l'imposante gare de triage de Chelles dont elle suit les contours sur sa partie nord avant de passer en trémie à hauteur de l'immense centre commercial Chelles 2. Là encore, depuis Gournay-sur-Marne jusqu'à Brou-sur-Chantereine et Vaires-sur-Marne où l'ex-RN34 se prolonge, aucune signalétique, ou presque, n'indique la proximité de la Marne et de ses grandes bases de loisirs situées juste un peu plus au sud...



Vue vers la gare de triage de Chelles

© ph.guignard@air-images.net



1728



1839



1933



Tissu urbain



Centralités



Équipements

Schéma paysage

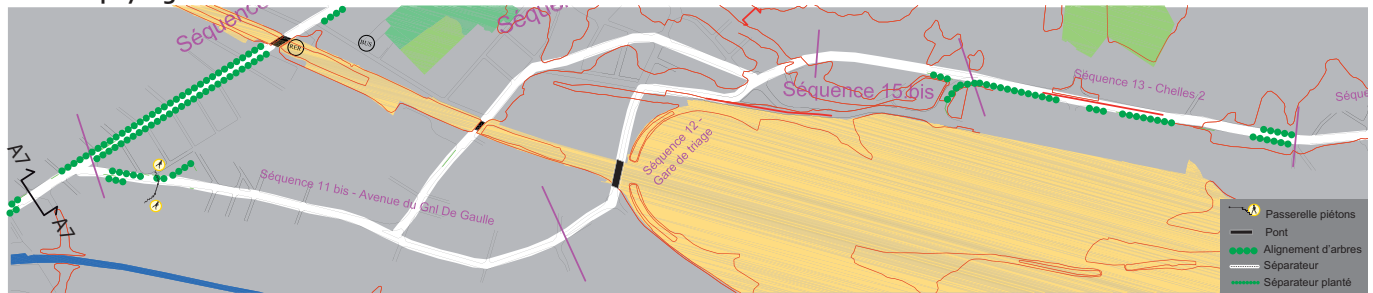
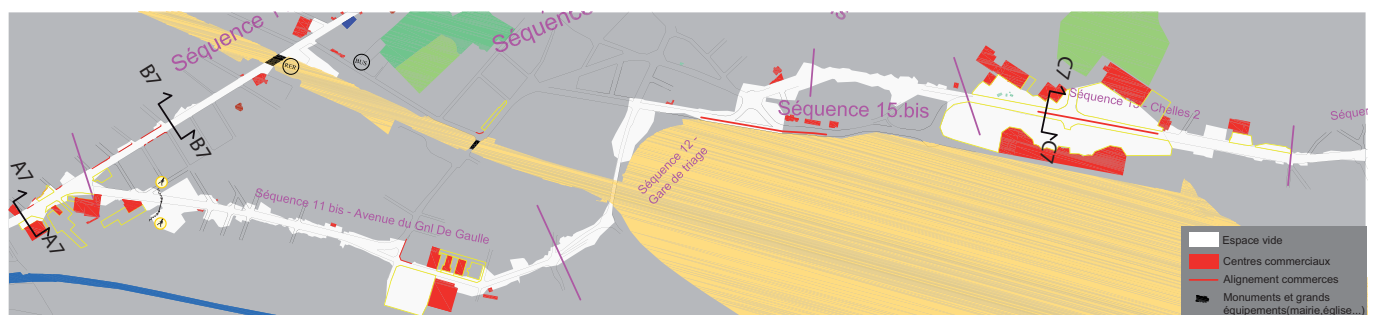


Schéma des fonctions sur la voie



Schéma de fonction sur les rives de la voie



Discontinu

Entrée de ville

Abords de gare

Peu large

Urbain

Alignement d'arbres: doubles alignements d'arbres sur l'avenue du Maréchal-Foch et en partie devant le centre commercial Chelles2. Pas de plantation sur l'avenue de Général de Gaulle et l'avenue Sylvie.

Séparateurs: non.

Sites propres bus: non.

Pistes cyclables: pas de piste cyclable sur la voie, juste une qui la rejoint à l'avenue Gendarme Castermant.

Stationnement automobiles: stationnement en épis et en Lincoln sur l'avenue du Maréchal Foch et en Lincoln sur l'avenue de Général de Gaulle, l'avenue Gendarme Castermant et la rue Gabriel de Morillet.

Grands parkings: les parkings des deux centres commerciaux Auchan et Chelles2.

Passages piétons: peu de possibilités de traverser la voie, les passages piétons sont très éloignés les uns des autres. Une passerelle piétonne sur l'avenue de Générale-de-Gaulle.

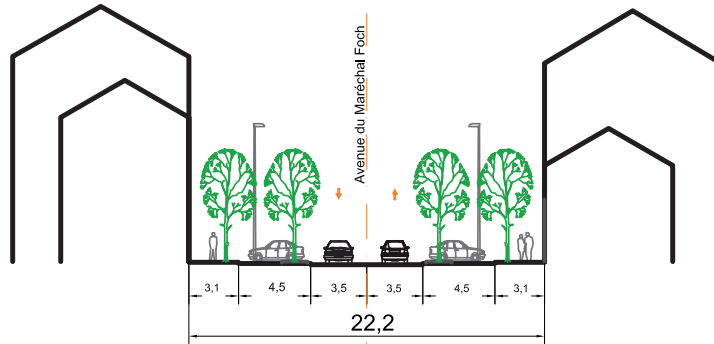
Station-service: grande concentration de stations-services: quatre dans cette séquence

Commerces: quatre zones de commerces: une au croisement de l'avenue de Maréchal Foch avec l'avenue de Général de Gaule, une deuxième à côté de la Gare de RER E « Chelles-Gournay » et les deux dernières à côté des deux centres commerciaux (Auchan et Chelles2). Des alignements commerciaux se trouvent aussi le long de l'avenue du Maréchal Foch.

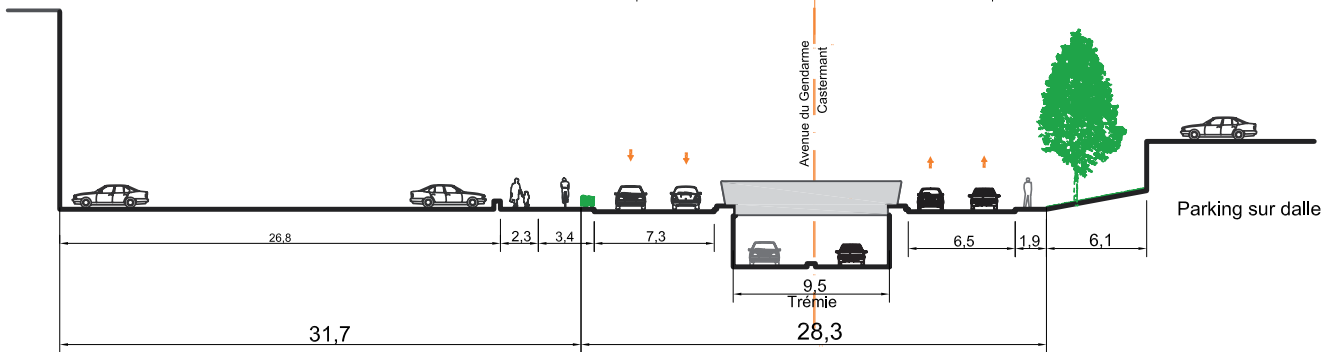
Monuments historiques: non.

Largeur de la voie: largeur de la voie aux alentours de 22 m avec des percées visuelles du fait de la présence des grands parkings commerciaux. Le nombre de files de circulation varie de deux files dans chaque sens à une file, plus une file de stationnement de chaque côté sur l'avenue du Maréchal Foch.

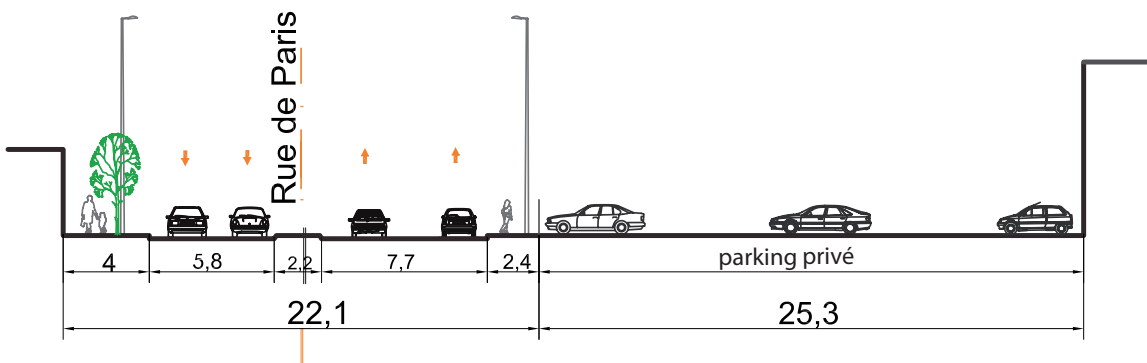
Coupe B7-B7



Coupe C7-C7



Coupe A7-A7



Les compte-rendus

Compte-rendu de la réunion du 19 novembre 2012 avec le Maire de Nogent-sur-Marne

Objet : étude de requalification urbaine de l'ex-RN34

Présents

Ville Nogent-sur-Marne

Jacques JP Martin, Maire de Nogent-sur-Marne.

ACTEP

Jean Pierre Spilbauer, Président de l'ACTEP ; Cécile Poddevin, Directrice de cabinet de M. Spilbauer ; Cécile Giraudet, Chargée de mission aménagement et transports.

APUR

Christiane Blancot, responsable du Pôle Evolutions Urbaines ; Julien Gicquel, Chargé d'études.

Déroulement

L'objet de cette rencontre organisée par l'Actep entre l'Apur et M. Le Maire de Nogent-sur-Marne concerne l'étude de requalification de l'ex-RN34 et les enjeux spécifiques identifiés sur le territoire communal, en particulier l'impact d'un nouveau type de transport en commun de surface sur le boulevard de Strasbourg dont la largeur est étroite (moins de 20m).

Après une brève introduction de M. Spilbauer, rappelant des principaux éléments de l'étude, l'Apur présente synthétiquement les handicaps et contraintes mais aussi les atouts et opportunités mis en lumière par l'étude sur la séquence de l'ex-RN34 traversant Nogent-sur-Marne depuis la sortie du Bois de Vincennes jusqu'au passage de l'A86 et l'arrivée au Perreux-sur-Marne.

Remarques de Jacques JP Martin, Maire de Nogent-sur-Marne

L'ex-RN34 est l'ancienne route d'Allemagne et a longtemps été la seule route vers l'Est depuis Paris. Aujourd'hui nommée boulevard de Strasbourg, elle est vécue à Nogent-sur-Marne comme une véritable coupure dans la ville entre le nord et le sud.

Les traversées piétonnes principales de cet axe (à l'aplomb de la rue Saint Quentin, de la rue Emile Zola, des carrefours Stalingrad, Gallieni-Georges 5 ou encore Anquetil) sont jugées difficiles voir dangereuses et méritent à l'évidence d'être soignées. C'est sur ces mêmes traversées que l'on retrouve sporadiquement les quelques commerces le long du boulevard.

Plusieurs projets sont en préparation. Parmi eux, le projet situé place du général Leclerc pour lequel une étude lancée par M. Delbosse prévoit un important réaménagement dont l'idée principale est la redistribution de ce carrefour très routier en trois micro-carrefours plus urbains.

Sur la place Leclerc, on dénombre aujourd'hui, de part et d'autre, 4 stations de bus.

Concernant les problèmes de stationnement, il est envisagé d'étudier la possibilité de création de parkings de surface sur des parcelles disponibles pour pallier aux manques actuels qui seront, de plus, vraisemblablement accentués par l'arrivée d'un TCSP. Ces enjeux de stationnement sont liés à l'inquiétude des riverains vivant dans les immeubles anciens qui ne disposent pas de parkings aux abords de l'ex-RN34.

Pour éviter le stationnement intempestif en double file, un rétrécissement de la chaussée a été volontairement aménagé sur la RD120, la Grande rue Charles de Gaulle et cette contrainte imposée s'est révélée être particulièrement efficace.

Concernant les parcours piétons, le minimum d'espace standard sur les trottoirs est de 2 mètres, correspondant notamment au croisement de 2 poussettes. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Il y a donc des efforts à entreprendre pour assurer le confort des piétons.

Concernant les parcours cyclables, Nogent dispose déjà d'un réseau significatif de pistes cyclables, dont beaucoup sont en espace partagé dans les nombreuses zones 30 mises en place. L'aménagement d'itinéraires continus sur des voies parallèles à l'ex-RN34, sur des voies pacifiées est donc tout à fait envisageable d'autant que certaines sections existent déjà en partie.

S'agissant des parcours empruntés par les bus, un conseil de quartier a travaillé sur le tracé des lignes 113 et 114. Il a proposé, pour l'une de ces lignes, l'arrivée à proximité du Château de Vincennes via une voie au nord du Bois, aujourd'hui condamnée, assurant ainsi la liaison entre la place Leclerc et la ligne 1 du métro sans surcharger l'avenue de Nogent. (A ce sujet, Il serait utile que l'Apur rencontre ce conseil de quartier.)

Dans l'étude de l'Apur, il est proposé de substituer la ligne 113 à la ligne 114 (qui va aujourd'hui jusqu'au château) qui pourrait alors s'arrêter à la gare de Nogent du RER A. Cette solution est possible et mérite d'être approfondie.

De plus, la ligne 210 qui traverse Fontenay et la partie nord de Nogent et va jusqu'au château de Vincennes, ne fonctionne pas très bien. Si nécessaire, la ligne 113 pourrait venir se substituer aussi à cette ligne sur la section traversant le Bois.

L'évocation d'une ligne, à terme, depuis le Val de Fontenay jusqu'au Château de Vincennes en passant par Nogent-sur-Marne revêt un grand intérêt car aujourd'hui aucune liaison n'existe entre le RER A (branche sud) de Nogent et les RER A (branche nord) et E du Val de Fontenay.

Dans le cadre du projet d'aménagement du centre d'affaires Nogent-Baltard, il est prévu l'aménagement d'une gare terminus au sein de la gare RER A. Destinée à la ligne 113 elle pourrait à l'avenir servir à une autre ligne.

Conclusions de Jacques JP Martin

En réponse aux propositions d'aménagement du boulevard de Strasbourg, correspondant au gabarit le plus étroit de l'ex-RN34 soit 19m de largeur de chaussée, le premier scénario présenté est le meilleur.

La Ville étant tout à fait favorable au partage de la voirie, à la création d'une voie réservée aux bus et au rétrécissement de la largeur de chaussée pour mieux gérer la circulation et éviter le stationnement en double file, la poursuite des études pourrait se faire sur les principes suivants :

- Réduction des chaussées, maintien d'une file par sens, ajustement de la largeur des files de circulation au strict nécessaire
- Implantation d'une voie bus réservée en latéral
- maintien du stationnement (qui pourrait être implanté entre les arbres), déficit comblé éventuellement par des parkings de surface là où la contrainte est plus forte et l'existence de places de stationnement difficile sur la voie ;
- maintien ou reconstitution des plantations d'arbres d'alignement sur les deux trottoirs latéraux du boulevard ;
- A court terme, substitution de la ligne 113 à une autre ligne entre la gare du RER A de Nogent et le château de Vincennes pour que cette ligne permette l'accès à la ligne 1 du métro ;
- A plus long terme, en relation avec la nouvelle configuration des transports en commun lourds et notamment de l'arrivée du réseau du Grand Paris et du prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay, déplacement du terminus de la ligne 113 au pôle Val de Fontenay et mise en place d'une ligne de bus performant assurant la liaison de Val de Fontenay au Château de Vincennes ou à la place Leclerc de Nogent-sur-Marne via le boulevard de Strasbourg.

Compte rendu de la réunion du 27 novembre 2012 avec la CA Marne et Chanteraine

Présents

CA Marne et Chanteraine

Patrick Mavré, Directeur Général des Services; Aziz Belkhatir, Directeur du développement urbain et de l'aménagement du territoire; Muriel Millard Sanchez, Direction des Transports.

ACTEP

Cécile Giraudet, Chargée de mission aménagement et transports.

APUR

Julien Gicquel, Chargé d'études; Olivier Richard, Chargé d'études.

L'objet de la réunion est de faire le point sur les possibilités de tracés de la ligne 113 sur le territoire de la Communauté d'agglomération.

Aujourd'hui, la ligne 113 est en terminus de la mairie de Chelles, prolongée à titre expérimental jusqu'au centre commercial Chelles 2 à raison d'un bus par heure.

Les représentants de la CA expliquent les différents enjeux du territoire de Chelles vis-à-vis de l'évolution possible de la ligne 113 :

- Assurer une bonne correspondance vis-à-vis des autres modes de transport en commun lourds que sont le RER E, la ligne Transilien P, et la future ligne rouge du réseau rapide du Grand Paris;
- Améliorer la desserte des secteurs de projets Chellois. Chelles compte en effet plusieurs projets de grande ampleur: une grande médiathèque devrait ouvrir prochainement, et surtout le futur musée des transports urbains, dont l'ouverture est envisagée à partir de 2015. Au-delà de ces équipements structurants, une partie des emprises ferroviaires de la zone de triage pourraient également être le support d'opération de développement urbain, en particulier sur les marges de ce vaste secteur ferroviaire;
- Améliorer la desserte des emplois et des habitants: un important secteur d'emploi se situe au sud-ouest du centre de triage; les secteurs les plus denses en habitant se situent au nord du centre-ville, secteur qui regroupe de nombreux immeubles de logements collectifs;
- Répondre au besoin de rabattement sur les gares mais aussi compléter la réponse aux besoins de desserte intra-communautaire.

La CA précise que si un site propre doit desservir au plus près la gare RER/RRGP de Chelles, ce site propre devra être accessible à l'ensemble des bus en rabattement sur la gare.

En séance, 4 variantes possibles de tracé sur Chelles sont esquissées. L'Apur se charge de faire un bilan concis des avantages et inconvénients de chacune d'entre elle (cf. p33 de l'étude, phase 2).

Sur la localisation du terminus, la CA évoque *a minima* le rapport du terminus au niveau du centre commercial Chelles 2. Elle évoque aussi l'intérêt selon elle de prolonger la ligne jusqu'à la gare de Vaires-Torcy, qui aurait pour avantage de compléter la desserte intra-communautaire en rattachant le territoire de Vaires-sur-Marne à la dynamique enclenchée sur Chelles, mais aussi en améliorant la desserte des franges de la zone de triage où des projets urbains pourraient voir le jour.

Compte rendu de la réunion du 14 janvier 2013 avec Vincennes, Saint-Mandé et Paris

Présents

Ville de Vincennes

Laurent LAFON, Maire de Vincennes, Conseiller régional ; Eric BENSOUSSAN, Adjoint au Maire de Vincennes ; Laurianne CHAMOT, Cabinet du Maire, Ville de Vincennes.

Ville de Saint-Mandé

Patrick BEAUDOUIN, Maire de Saint-Mandé ; Philippe ALEXANDRE, DGS de Saint-Mandé.

Ville de Paris

Marie Pierre Padovani, DPMC ; Louis Voisine, DVD, Agence de la mobilité.

ACTEP

Jean Pierre Spilbauer, Maire de Bry-sur-Marne, Conseiller régional, Délégué général de l'ACTEP ; Cécile Poddevin, Directrice de cabinet de M. Spilbauer ; Cécile Giraudet, Chargée de mission aménagement et transports.

APUR

Christiane Blancot, Responsable Pôle Évolutions Urbaines ; Olivier Richard, Chargé d'études.

Introduction

L'objet de cette rencontre, organisée par l'Actep entre l'Apur, les Mairies de Vincennes et de Saint-Mandé et Paris concernant l'étude de requalification de l'ex-RN34, est d'évoquer les enjeux spécifiques identifiés sur les territoires de ces communes, en particulier les enjeux qui s'attachent à cette zone très urbaine, pour laquelle la question des transports en commun de surface se pose de façon très différente des autres communes que l'ex-RN34 traverse.

Après une brève introduction de M. Spilbauer, rappelant les principaux éléments de diagnostic de l'étude menée par l'Apur, Christiane Blancot présente synthétiquement les questions spécifiques à cette séquence de l'ex-RN34 :

- forte sollicitation de la voie qui est bordée d'un tissu urbain dense, compact, composé d'une majorité d'immeubles anciens et, de ce fait, non dotés de parkings souterrains mais qui accueillent de nombreux commerces ;
- présence du métro jusqu'au château de Vincennes et de plusieurs lignes de bus sur l'avenue de Paris, présence qui pose la question de la pertinence de prolonger une ligne de bus performante jusqu'à la porte de Vincennes pour échanger avec le T3 ;
- profil de l'avenue de Paris contraint, d'une largeur moyenne de 24 m, qui donne peu de marge de manœuvre pour l'implantation d'un site propre bus et qui impose dans tous les cas de supprimer les places de stationnement situées devant les arbres d'alignement ;
- difficulté dans ce profil contraint de 24 m d'intégration en même temps d'un site propre bus et de pistes cyclables ; possibilité de pistes cyclables sur des parcours alternatifs et parallèles à l'avenue de Paris.

M. Laurent LAFON, Maire de Vincennes

• Tracé la ligne de bus 113

Il n'est pas certain qu'il soit nécessaire de prolonger la ligne de bus 113 jusqu'à la Porte de Vincennes. C'est au STIF de se prononcer sur la pertinence de ce prolongement en fonction des besoins.

• Fonctionnement de l'avenue de Paris et insertion d'une voie dédiée aux bus

Le fonctionnement de l'avenue de Paris n'est pas satisfaisant aujourd'hui. Mais la forte présence des commerces et l'absence de parkings sous immeuble nécessitent le maintien de places de stationnement. Leur suppression totale n'est donc pas envisageable.

Plusieurs hypothèses d'implantation de voies bus sont proposées. Elles doivent intégrer cette possibilité de stationnement. De ce point de vue, la solution consistant à implanter les bus en milieu de voie ne peut pas être écartée a priori.

Pour être efficace sur ce tracé où circulent plusieurs bus, les voies bus doivent pouvoir être utilisées par toutes les lignes de bus et non une seule.

- **Création de pistes cyclables**

Les pistes cyclables devraient être intégrées à un aménagement de l'avenue de Paris car ce n'est pas un parcours de loisirs mais une voie utilisée pour les déplacements cyclistes quotidiens – domicile/travail – et vers les stations de métro et de RER. Ils ne peuvent donc serpenter dans les petites rues sans lisibilité de parcours.

M. Patrick BEAUDOUIN, Maire de Saint-Mandé

- **Tracé la ligne de bus 113**

Le Réseau du Grand Paris Express devrait aider à diminuer l'utilisation de la voiture dans le cœur de l'agglomération. C'est un préalable à la diminution de son impact sur l'espace public. Il est donc nécessaire de penser les projets selon deux temporalités, à court terme avec le réseau de transports en commun lourd existant et à moyen terme avec le RGPE.

Le Maire de Saint-Mandé n'est pas opposé à un prolongement de la ligne du 113 jusqu'à la Porte de Vincennes, voire jusqu'à la Place de la Nation, à condition que son terminus ne soit pas implanté sur la place Gallieni qui ne peut l'accueillir en raison notamment de la présence du marché plusieurs jours par semaine. Saint-Mandé est donc favorable au passage du bus 113 mais sans terminus, tout en rappelant que cela risque de faire doublon avec la ligne 1 de métro sur le trajet entre le château de Vincennes et la porte de Vincennes.

- **Fonctionnement de l'avenue de Paris**

La question du stationnement est la même à Saint-Mandé qu'à Vincennes en raison de l'ancienneté du bâti riverain de l'avenue de Paris. Il en est de même des pistes cyclables qui servent aux déplacements quotidiens et doivent donc avoir un tracé très lisible.

- **Évolution de l'offre en transport en commun**

Il est primordial que la ligne 1 du métro soit prolongée jusqu'à Val de Fontenay pour être connectée au RER et au RGPE. C'est un projet très important pour la commune de Saint-Mandé.

Les transports en commun de surface sont également très importants et notamment la ligne 325 qui circule sur cette avenue.

MP Padovani et L Voisine, Ville de Paris

Intégrer la temporalité des projets de transports pour réfléchir sur l'évolution des tracés des lignes de bus est très intéressant.

- **Lignes de bus sur l'avenue de Paris**

La réflexion sur les tracés des lignes de bus doit intégrer le pôle touristique et culturel du bois de Vincennes – château, parc Floral, bois... – C'est pourquoi il est sans doute souhaitable que la ligne du 113 soit prolongée jusqu'à Château de Vincennes et ne s'arrête plus à la gare RER de Nogent. Au-delà, vers Paris il y aurait sans doute redondance avec la ligne 1 du métro.

Il n'est pas possible d'insérer un terminus de bus à la porte de Vincennes.

Conclusions et demandes

- Accord de tous les participants pour un prolongement de la ligne 113 jusqu'à Château de Vincennes
- Renvoi de la question vers le STIF pour ce qui est du prolongement de la ligne 113 entre Château de Vincennes et Porte de Vincennes
- Maintien du stationnement à prévoir, sans doute entre les arbres, en cas de mise en place de sites propres bus ;
- Maintien des plantations d'arbres en alignement de façon bilatéral le long de l'avenue de Paris,
- Accord sur l'hypothèse d'un terminus de la ligne 113 à Val de Fontenay à échéance du prolongement de la ligne 1 jusqu'au pôle de Val de Fontenay, moyennant la mise en place d'une ligne de bus performant assurant la liaison depuis ce même pôle vers le château de Vincennes, voire vers la Porte de Vincennes.
- Demande à l'Apur d'intégration dans les plans des tracés de toutes les lignes de bus, notamment du 210 et du 281 pour mieux évaluer la desserte réelle du territoire.